ANNO XXV. Sabato, 2 Gennaio 1892. NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° novembre 1891 (*).

I. — Resoconto dell'avanzamento dei lavori sulle linee che si costruiscono *per conto diretto dello Stato*.

LINEA PARMA-SPEZIA.

Tronco Ghiare Ostia-Borgotaro. — Sono bene avanzati e progrediscono regolarmente i *movimenti di terra*, le *opere minori*, quelle di *difesa e consolidamento.* Sono ultimati tutti i *fabbricati* ed eseguite alcune *deviazioni di strade* e *corsi d'acqua.*

Hanno ultimate le *murature* fino al piano di posa delle travate, i ponti sul rio Dorè ed altri 3 sul fiume Taro, uno dei quali cade fra le gallerie del Bastardo e Borgallone, e gli altri due alle estremità della fermata d'Ostia. Al ponte sul rio Sarmase è montata già la relativa travata. Resta in costruzione il *ponte-viadotto sul Taro all'estremità del tronco che consta di 7 travate in ferro di m. 47.60 di luce caduna e di 5 archi in muratura.* Le murature dei viadotti sono costruite fino alla imposta dei vôlti. Tre pile sono già fondate mediante l'aria compressa, un'altra è in corso e sono montate le camere di lavoro per le altre due pile.

Procedono i lavori delle *gallerie*, e la situazione di esse al 1° novembre era la seguente:

GALLERIE	SCAVO				MURATURE		
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Piedritti	Allargamento Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Groppo S. Giovanni, m. 2489.51 . .	1289.80	1070.50	778 —	686 —	937.50	671.10	30.60
Roccamurata, metri 685.46	482.60	348.50	241.40	209.65	180.90	173.30	—
Bastardo, m. 474.40	287.30	269 —	106.85	91.70	250.35	89.45	—
Borgallone, m. 364.49	350.49	303.80	240 —	167.25	282.58	162.50	—
Magrano, m. 201.69	201.69	201.69	—	—	198.60	—	—
Maccagnana, metri 2277.92	1349 —	1109 —	792 —	650 —	1001 —	629 —	283 —
De Martini, metri 1370.25	604.50	509 —	196.50	122.50	337 —	112.50	—

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° ottobre* 1891, nel n. 43.

Nella galleria di Magrano rimasero sospesi i lavori pel passaggio del tramvia di servizio; si eseguirono invece i due portali della predetta galleria, ed è in corso quello verso Spezia della galleria di Maccagnana.

Tronco Borgotaro Guinadi. — Si è ultimato il *rilevato* all'origine del tronco e le *opere di consolidamento* all'imbocco Spezia della galleria del Borgallo; si proseguirono i consolidamenti nella trincea a monte del piazzale della stazione di Guinadi.

Le *opere murarie* all'esterno sono tutte ultimate.

Lo *stato dei lavori della galleria del Borgallo*, lunga m. 7709.54, al 1° novembre era il segnente:

	SCAVO			MURATURE		
	Avanzata	Allargamento Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	2619 —	2595 —	2519.50	2569 —	2486 —	2412 —
» Spezia	4171 —	4145 —	4108 —	4133 —	4077.50	937 —
Totali	6790 —	6740 —	6627.50	6702 —	6563.50	3349 —

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese di ottobre fu:

a) Scavo	Avanzata	ml.	67.—
	Calotta	»	71.50
	Strozzo	»	57.70
b) Rivestimento	Calotta	»	65.40
	Piedritti	»	60 50
	Arco rovescio . . .	»	64.—

La galleria essendo lunga m. 7709.54, restano da scavarsi ancora:

In piccola sezione . . . . ml. 919.54
In strozzo . . . . » 1082.04

Si sta eseguendo il raccordo della galleria col pozzo Rio Freddo, ed è già costrutto buona parte del rivestimento.

All'attacco Spezia sono notevolmente diminuite le emanazioni di gas.

Raddoppio Casello 88-Spezia. — Ultimati tutti i lavori, compreso l'armamento. Sono quasi terminate le opere di consolidamento della trincea all'imbocco Parma galleria Termini d'Arcola.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

La tratta affidata alla Società è aperta all'esercizio. Nella stazione di Limone si ultimò il muro per il piano caricatore militare, si posarono alcuni binari e si proseguì l'inghiaiamento del piazzale.

* * *

II. — **Resoconto dello stato d'avanzamento dei lavori *sulle Linee Sociali.***

Linea Velletri-Terracina.

Tutti i lavori sono ultimati, meno le opere di finimento che si eseguiscono gradatamente. È ultimata la posa del binario principale; alcune stazioni sono completamente armate, ed in altre è in corso questo lavoro.

È disteso interamente il primo strato della massicciata ed il secondo strato per 3|4 di linea (1).

Linea Sparanise-Gaeta.

a) *Movimenti di materie.* — Possono ritenersi ultimati, non restando da eseguire che brevi e saltuarie tratte di trincea e di rilevato nella tratta Minturno-Gaeta, e da sistemare la trincea delle fornaci e quella allo sbocco della galleria di Valcalegno. Il lavoro eseguito corrisponde a 9|10 del totale.

b) *Opere minori.* — Sono quasi tutte ultimate.

c) *Opere d'arte speciali.* — Ultimate, compresa la muratura delle travate. Si sta completando la posa del coronamento del viadotto detto del Pontone di 25 luci di m. 12.

d) *Gallerie.* — Sono 4 e tutte ultimate per la parte in sotterraneo. Trovansi in costruzione i portali delle gallerie di Castellone e Rialto.

e) *Case cantoniere.* — Sono quasi tutte ultimate, meno una.

f) *Stazioni.* — I fabbricati sono tutti costruiti, e solo qualcuno manca dei finimenti.

g) *Passaggi a livello.* — La maggior parte sono tutti già sistemati.

h) *Lavori diversi.* — Le opere di consolidamento e difesa sono pressochè ultimate, tranne alcune tratte di muri di sostegno in prossimità della galleria Valcalegno, ed alcuni rivestimenti.

i) *Armamento.* — La posa del binario principale è fatta per chilometri 33.4. Disteso il primo strato di massicciata per chilometri 40, il secondo strato per chilometri 18.

Linea Genova-Ovada-Asti.

1° Tronco Polcevera-Mele. — a) *Movimenti di terra.* — Progrediscono regolarmente tanto le trincee che i rilevati, ed il lavoro eseguito è circa 6|10 del totale.

b) *Opere d'arte minori.* — Sul totale di n. 64 ne vennero già ultimate 34, restano in costruzione n. 6 e le altre da incominciarsi.

c) *Opere d'arte speciali.* — Se ne contano n. 14 su tutto il tronco. Sono già ultimati due ponti delle luci di m. 12 e m. 15, nonchè i viadotti sul rio San Rocco e Molinassi. Resta da incominciarsi soltanto il viadotto di Pria Lavà a 3 archi di m. 10. Tutte le altre opere di maggiore importanza trovansi nel pieno sviluppo della costruzione; tranne qualche appoggio, sono interamente eseguite tutte le fondazioni e bene avanzate le murature in elevazione, per esempio:

Il *viadotto sul Chiaravagna*, a 10 archi di m. 18.50, con altezza massima di 38 m, ha tutte le murature all'imposta ed i vôlti in costruzione;

I *viadotti sul Varenna*, ad 8 archi di m. 18 50 e sul *Rio Acquasanta* di 11 archi dell'istessa ampiezza, ambedue coll'altezza massima di m. 54, hanno già ultimato il primo ordine di vôlti.

(1) Vedi nelle « Informazioni » del n. 52, del 1891, pag. 828, circa le prossime prove delle travate metalliche.

d) *Gallerie.* — In totale sono n. 15. Trovansi completamente ultimate quelle denominate Varenna, Tursetti e Roveresso; perforate quelle di Molinassi, Pietralunga e Biscaccia. Delle 12 gallerie in lavoro, della totale lunghezza di m. 6347, sono eseguiti ml. 3201 di avanzata, ml. 1806 di strozzo, ml. 2129 di vôlto e m. 1447 di piedritti.

e) *Case cantoniere.* — Sono n. 20, delle quali 8 già coperte, 3 in corso e le rimanenti ancora da incominciare.

f) *Stazioni.* — Il fabbricato viaggiatori di Borzoli è già coperto. Quelli di Granara ed Acquasanta non sono ancora principiati.

g) *Passaggi a livello.* — Sono in corso di costruzione.

h) *Lavori diversi.* — Le opere di difesa e consolidamento possono ritenersi eseguite per metà circa.

2° tronco Mele-Campoligure. — Nella *stazione* di Mele si lavora nei movimenti di terra, ai muri di sostegno ed alla deviazione del rio Gorsezio.

Procedono con alacrità i lavori della *galleria del Turchino*, lunga m. 6431.50, che si costruisce a doppio binario. All'imbocco Genova si fa la perforazione coi mezzi meccanici; al pozzo di Masone ed all'imbocco Asti coi mezzi ordinari. Lo stato della galleria al 1° novembre era il seguente:

Scavo	Avanzata inferiore	ml.	1903.55
	Avanzata superiore	»	1847.60
	Allargamento in calotta	»	1673.95
	Strozzo	»	1446.55
	Piedritti (sull'asse)	»	1348.27
Murature	Calotta	»	1596.70
	Piedritti	»	1328.82
	Arco rovescio	»	244.73

3° tronco Campoligure Ovada. — a) *Movimenti di terra.* — Sono tutti ben avanzati, le trincee eseguite per 7|10 ed i rilevati per 5|10 circa.

b) *Opere d'arte minori.* — Totale n. 54. Ultimate n. 39, in corso n. 7 e n. 8 da incominciare.

c) *Opere d'arte speciali.* — Totale complessivo n. 9. Ultimato un sovrapassaggio in ferro, portate all'imposta le murature dei ponti sul rio Berlino, Tornarolo e Luvolta. Fondati i 5 ponti sul fiume Stura, tranne 2 pile ed una spalla, e procedono regolarmente le murature.

d) *Gallerie.* — Delle 9 che comprende questo tronco, lunghe complessivamente ml. 4035, n. 3 sono già perforate e si hanno eseguiti ml. 2227 di avanzata, ml. 1172 di strozzo, ml. 1587 di vôlto e ml. 755 di piedritti. In corso i portali di alcune gallerie.

e) *Case cantoniere.* — Sono in numero di 16. Di queste, N. 7 non mancano che dei serramenti e rifiniture, un'altra è appena fondata, le rimanenti si vanno ad iniziare.

f) *Stazioni.* — I fabbricati della stazione di Rossiglione sono tutti in corso, quello dei viaggiatori è già coperto.

g) *Passaggi a livello.* — Eseguite le deviazioni della provinciale Voltri-Ovada ed altri passi di minore importanza, in tutto circa 8|10 del lavoro totale.

h) *Lavori diversi.* — Si continuarono regolarmente i muri di sostegno e di rivestimento. Alcuni di essi trovansi già ultimati.

4° tronco Ovada-Acqui-Asti. — a) *Movimenti di terra.* — Possono considerarsi ultimati, non mancando che la regolarizzazione delle scarpate ed il completamento dei rilevati d'accesso ai ponti sull'Orba, sul Caramagna, e sulla Bormida.

b) *Opere d'arte minori.* — Ne restano solamente 4 in costruzione e da cominciare 2 tombini. Quasi ultimata la montatura delle piccole travate.

c) *Opere d'arte speciali.* — Nella tratta Acqui-Asti sono completamente ultimate. Nella tratta Ovada-Acqui restano in corso il ponte di ferro sull'Orba a 2 luci di m. 38.20, ed il ponte-viadotto di 15 arcate sul fiume Bormida. Di questo sono in costruzione i vôlti dell'ultima campata.

d) *Gallerie.* — Trovansi completamente ultimate le gallerie di Casalotto, Bazzana, Agliano e Bricchetto. Anche quella di Visone, lunga m. 1214, può dirsi finita, non man-

cando che pochi metri di piedritti. Procedono con attività i lavori delle restanti gallerie del Cremolino e di Alice Belcolle. La prima di queste è anche attaccata dal pozzo omonimo, e all'imbocco Asti si lavora a perforazione meccanica.

La situazione delle suddette gallerie al 1° novembre era la seguente:

GALLERIE	SCAVO					MURATURE		
	Avanzata inferiore	Avanzata superiore	Allargamento calotta	Strozzo	Piedritti	Calotta	Piedritti	Platea
Del Cremolino, metri 3401 —	1193 —	2006.65	1902.90	1687 —	1548 —	1841 —	1533.50	500 —
Alice Belcolle, metri 1924.50	—	1756.50	1707.50	1604.50	1563.50	1676.50	1553 —	654.50

e) *Case cantoniere.* — Ultimate, eccetto i finimenti di qualcheduna.

f) *Stazioni.* — Completi tutti i fabbricati e posti in opera i serramenti.

g) *Passaggi a livello.* — Eseguiti 8|10 del lavoro.

h) *Lavori diversi.* — Le opere di difesa e consolidamento sono pressochè ultimate.

i) *Armamento.* — La posa del ferro è appena iniziata da Acqui verso Asti, quella procedente da questo estremo è fatta per ml. 10,800. La massicciata è eseguita: 1° strato, ml. 8000; 2° strato, ml. 7000.

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Tronco Avellino-Paternopoli. — a) *Movimenti di terra.* — Sono bene avanzati e procedono regolarmente.

b) *Opere d'arte minori.* — Fra tutte sono n. 83. Di queste, n. 37 sono già ultimate, 49 in corso di costruzione.

c) *Opere d'arte speciali.* — In totale sono n. 11. È ultimato, meno la travata, il sottovia di m. 14 sulla strada di Melfi. Trovansi all'imposta dei vôlti le murature del ponte-viadotto sul Sabato a 16 arcate di m. 11, del viadotto sul vallone Rucci e Salzola a 5 arcate di m. 10 ciascuna, e del viadotto sul Ferrugni a 9 arcate di m. 12. Sono in corso le fondazioni ad aria compressa pel ponte sul Calore alla progressiva 26500 e vennero iniziate quelle degli altri ponti sul fiume anzidetto.

d) *Gallerie.* — Sono perforate le gallerie d'Acqua Chiara ed Acqua Calda, ed i lavori continuano regolarmente in tutte le altre. La galleria di Montefalcione conta 4 attacchi, cioè 2 dagli imbocchi e altrettanti dal pozzo n. 2. Lo stato dei lavori al 1° novembre era il seguente:

GALLERIE		SCAVO			MURATURE		
		Avanzata	Allargamento in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio o platea
Acqua Chiara,	m. 142 —	142 —	142 —	35 —	142 —	16 —	—
Gelsa . . .	» 366 —	172.40	136.56	57 —	123.80	39.65	2 —
Di Parolise .	» 1224 —	1091 —	1023 —	940 —	1014 —	877.50	414 —
Montefalcione	» 2560.40	1850 —	1710 —	1415 —	1664 —	1296.50	59 —
Montemiletto	» 634 —	229.50	191.50	70 —	181.50	60 —	—
Acqua Calda	» 95 —	95 —	95 —	12 —	95 —	4.75	—
Ferrugni . .	» 224 —	124 —	89 —	5 —	65 —	3 —	—
Tuoro . . .	» 92.20	69 —	58 —	—	41 —	—	—

e) *Case cantoniere.* — Sono coperte 11 case e 17 trovansi in costruzione.

f) *Stazioni.* — I fabbricati della stazione di Montefalcione e della fermata di Parolise Candida sono in via d'ultimazione; in corso quelli di Salza Irpina e Montemiletto. Nelle altre stazioni non sono ancora cominciati.

g) *Lavori diversi.* — Procedono regolarmente le opere di difesa e consolidamento, i drenaggi, ecc.

Tronco Rocchetta Melfi-Monteverde. — Non rimane da eseguire che qualche opera di risanamento e di difesa dalle corrosioni dell'Ofanto; tutti gli altri lavori sono finiti.

L'*armamento* è posato per m. 2100, la *massicciata* eseguita: 1° strato per ml. 10,200; 2° strato per m. 1900.

Linea Cornia-Piombino.

Trovasi completamente ultimata, ed in grado di essere aperta fin d'ora all'esercizio.

Linea Cuneo-Saluzzo.

Tutti i lavori sono terminati fino all'ingresso della stazione di Saluzzo. Non resta che completare il piazzale della stazione di Costigliole e qualche rifinitura nei fabbricati.

L'*armamento* è posato per ml. 14,000. Disteso il 1° strato di ghiaia per ml. 14,350, il 2° strato per ml. 6000.

S'iniziarono i lavori della stazione di Saluzzo e raccordi colle linee per Moretta e Savigliano.

Linea Roma Segni.

La *tratta km. 6 Ciampino* fu aperta all'esercizio fino dal 30 aprile 1891.

La parte rimanente è quasi ultimata. Mancano solo da completarsi qualche trincea e rilevato fra i km. 16 e 22, e da completare ancora 5 sovrapassaggi, 2 Case Cantoniere ed un Portale di Galleria. Sono in via di ultimazione il Magazzino Merci di Montecompatri-Colonna ed il Viadotto sul Fosso S. Ignazio. Tutti gli altri lavori sono ultimati.

La posa dell'armamento procede da *Segni verso Zagarolo.* — Il binario di destra è fatto per m. 6500, quello di sinistra per m. 15,100. Il 1° strato di massicciata è disteso per m. 8900, il 2° per m. 8800.

Linea Roma-Viterbo.

Tratta Roma-Bracciano (Progr. 1042-40400). — a) *Movimenti di terra.* Il lavoro si mantiene attivo tanto nelle trincee che nei rilevati. Quello già eseguito corrisponde a 4|10 del totale.

b) *Opere d'arte minori.* Sono in N. di 90. Di queste N. 37 sono ultimate, 15 in costruzione e N. 38 si vanno ad incominciare.

c) *Opere d'arte speciali.* Viadotto a 15 archi di luce m. 14 ognuno; prog. 1452. Fondate tutte le pile e per 10 di queste la muratura raggiunge l'altezza media di m. 7.50. Viadotto a 7 archi di m. 14; prog. 4567. In corso le fondazioni della 3ª pila e delle due pile-spalle. Colato il calcestruzzo della 4ª pila.

d) *Gallerie.* Nella Galleria sottostante alla Cinta Militare sono eseguiti m. 94 di avanzata e m. 77 di calotta.

e) *Case Cantoniere.* N. 19 sono già coperte e si lavora nelle rifiniture. N. 10 sono in costruzione e le rimanenti 12 vanno ad incominciarsi.

f) *Stazioni.* Ultimati, meno i finimenti, i fabbricati della Stazione di S. Onofrio, della Storta e di Cesano. Nelle altre Stazioni sono tutti in corso.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 26 dicembre 1891 (N. 301). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate Italiane nel mese di giugno 1891 in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1890.

Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 1891 (N. 302). — **Legge 24 dicembre 1891, n. 699,** colla quale è approvata la proroga al 30 giugno 1892 delle Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi. Segue il testo della Convenzione stipulata il 23 settembre 1891 con la Società di Navigazione Generale Italiana, per la proroga dal 1° gennaio al 30 giugno 1892 dell'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi.

Gazzetta Ufficiale del 29 dicembre 1891 (N. 303). — **Regio Decreto 17 dicembre 1891, numero 705,** col quale è prorogato di mesi venti il termine fissato dall'art. 3° della Legge 6 febbraio 1887, n. 4313, pel compimento delle espropria-

zioni e delle opere autorizzate con le precedenti leggi 23 luglio 1881, n. 329 e 7 marzo 1886, n. 3714, per la sistemazione dei cavi scaricatori del canale Cavour nel torrente Agogna e per il prolungamento del cavo Gazzelli a sponda destra del fiume Po presso Chivasso.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul sesto Esercizio — 1890-91

(*Continuazione — Vedi Numero 50 del 1891*).

ESERCIZIO.

La lunghezza dell'intera rete da noi esercitata, calcolando sempre per metà la linea comune Milano-Chiasso, misurava al 1° luglio 1890 km. 4732, dei quali 4086 costituenti la rete principale e 646 la secondaria.

Durante l'anno 1890-91 essendosi aperti all'esercizio i seguenti tronchi:

TRONCHI	DATA di apertura all'esercizio	Lunghezza Km.
Priola-Garessio	15 luglio 1890	6
Gioia Tauro Petrace-Gioia Tauro Stazione	27 novembre »	2
Lucca-Viareggio	21 dicembre »	23
Prata Pratola-Benevento	9 marzo 1891	21
Garessio-Trappa	15 aprile »	2
Vernante-Limone	1° giugno »	9
Raccordamento colla Stazione di Bastia	1° » »	1
	Totale Km.	64

la lunghezza della rete crebbe di 64 chilometri, di modo che al 30 giugno 1891 l'intera rete avrebbe dovuto essere di km. 4796, ma, per la fusione di qualche arrotondamento avvenuta in conseguenza dell'aggiunta di nuove tratte ai tronchi di linea già in esercizio, la lunghezza effettiva deve calcolarsi in km. 4794, dei quali km. 4153 componevano la rete principale ed i rimanenti 641 la rete secondaria. Unitamente a detti 64 chilometri di maggior lunghezza furono aperte al pubblico servizio 9 stazioni. A ciò si aggiunga che la stazione di Roma-Trastevere fu, col 1° luglio 1890, abilitata anche al servizio viaggiatori ed al servizio delle merci a G. V. ed a P. V. accelerata.

La lunghezza media esercitata durante l'anno fu, per la rete principale di km. 4119, per la secondaria di 638 e per le reti riunite di 4757, cifra, quest'ultima, che segna un aumento di 30 km. sulla media esercitata nel 1889-90.

La percorrenza complessiva dei treni è salita nello scorso esercizio a km. 26,496,501, mentre quella del 1889-90 fu di km. 26,424,162. Si ebbe quindi pel 1890-91 un aumento di km. 72,339.

Prodotti e spese.

Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo durante l'anno sociale 1890-91 ammontò a L. 117,343,476.75. Nel precedente esercizio essendo stato di L. 121,601,073.82, emerge una diminuzione di prodotto di L. 4,257,597.07.

Tenendo distinti i prodotti delle due reti, e confrontandoli con quelli del 1889-90, troviamo:

	1890-91	1889-90	Differenza
Rete principale	110,030,885.95	115,072,625.25	— 5,041,739.30
Rete secondaria	7,312,590 80	6,528,448.57	+ 784,142.23
Totale . . .	117,343,476.75	121,601,073.82	— 4,257,597.07

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	RETE				Reti riunite	
	Principale		Secondaria			
		0/0		0/0		0/0
Viaggiatori	45,281,352	41	2,602,243	35	47,883,595	41
Bagagli, cani e merci G. V.	9,427,071	9	482,623	7	9,909,694	8
Merci a piccola veloc. acc.	3.725.246	3	205,872	3	3,931,118	3
Merci a piccola velocità .	50,660 431	46	3,992,782	55	54,653,213	47
Prodotti fuori traffico . .	936,786	1	29,071	—	965,857	1
Totale . . .	110,030,886	100	7,312,591	100	117,343,477	100

NB. — Per i confronti coll'esercizio precedente veggasi Quadro N. 3.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico fu di L. 24,667.54 per la intera rete, di L. 26,713.01 per la rete principale, e di L. 11,461.74 per la rete secondaria; mentre nel precedente esercizio era stato rispettivamente di L. 25,724.78, di L. 28,238.68, e di L. 10,012.95.

Gli introiti a rimborso di spesa furono i seguenti: nel 1890-91 L. 3,700,256.10 contro L. 4,086,393.64 che si erano avuti nel 1889-90, con una differenza in meno di L. 386,137.54, e perciò alla diminuzione pei minori prodotti di L. 4,257,597.07 aggiungendo la cifra dei minori introiti di L. 386,137.54 si ha il totale di L. 4,643,734.61.

Il prodotto del treno-chilometro scese a L. 4,43 da lire 4,60 che era stato nell'anno precedente.

Le spese dell'esercizio sommarono complessivamente a L. 79,755,572.16, superando così di L. 246,796.37 quelle dell'anno precedente che erano state di L. 79,508,775.79. Ragguagliate però dette spese ai chilometri in esercizio, dànno per questa gestione una spesa chilometrica di lire 16,765.93 (km. esercitati 4757), mentre che nel precedente esercizio la spesa per chilometro (sui chilometri 4727 esercitati nel 1889-90) era di L. 16,820.13.

Per treno chilometro le spese si mantennero costanti in questo come nel precedente esercizio nella stessa cifra di L. 3,01.

Ora è ben naturale che voi ci domandiate come a tanta diminuzione di proventi non corrisponda una qualche diminuzione di spesa, e noi ci affrettiamo qui a darvene ragione.

Abbiamo già accennato come all'aumentare del traffico degli anni precedenti corresse dietro un aumento continuo di spesa, e, come cessando il primo, anzi verificandosi sensibilissima diminuzione di prodotti, non si potesse, con eguale prontezza, far diminuire la seconda; ma a questa spiegazione ne aggiungeremo ora un'altra più concreta.

Noi abbiamo avuta bensì la diminuzione dei proventi, ma non abbiamo avuta diminuzione nei servizi resi al pubblico, poichè il numero dei chilometri percorsi dai treni, non solo non è diminuito, ma è anzi alquanto aumentato, e cioè di chilometri 72.339. E poichè la spesa, più che alla stregua dei prodotti, deve misurarsi alla stregua del numero dei treni-chilometro, si fa manifesto che, avendo ancora fatto l'istesso servizio, non era guari possibile diminuire le spese.

L'importanza di questa considerazione appare dalle cifre seguenti.

La complessiva diminuzione dei prodotti essendo stata di L. 4,643,734.61 ed il prodotto di un treno-chilometro essendo stato di L. 4,43, a questa diminuzione avrebbe dovuto corrispondere una diminuzione di treno-chilometri di $\frac{4.643.734.61}{4,43} = 1,048,246$, che, a L. 3,01, avrebbe dovuto dare una economia di L. 3,155,220, con che il bilancio dell'esercizio della rete si sarebbe chiuso, invece che con perdita, con un attivo di L. 1,685,750.

Ma, come si disse, la percorrenza non solo non è diminuita di tanto, ma si è invece accresciuta della cifra già notata di 72.339 chilometri-treno.

E perchè, ci si dirà, essendo diminuito il traffico, non si sono del pari diminuiti i servizi?

A quest'altra domanda ci affrettiamo pure a dare tosto la necessaria spiegazione. L'argomento è però assai complesso ed abbisogna di essere trattato alquanto estesamente.

Avanti tutto dobbiamo notare che la cifra complessiva di 26.496.501 treno-chilometri comprende il percorso fatto dai treni nei due Compartimenti in cui si divide la rete, e che la stessa comprende, senza distinzione, tanto i chilometri percorsi dai treni-viaggiatori, quanto quelli percorsi dai treni-merci e misti, mentre la distinzione è essenzialissima.

Incominciando dal servizio dei viaggiatori, troviamo che tra il prodotto dell'esercizio 1889-90 e quello dell'esercizio 1890-91 vi è una differenza in meno di L. 689,301.46.

Questa diminuzione di prodotto, sebbene assai rilevante, non avrebbe potuto tuttavia legittimare una diminuzione di servizio, perchè ai nostri treni si ebbe un'affluenza di viaggiatori non sensibilmente inferiore a quella dell'anno precedente. Infatti dalle statistiche risulta come la differenza in meno si riduca appena a 0,40 p. 0|0, e come il minor prodotto sia dovuto a maggior richiesta di biglietti a tariffa ridotta ed a maggior frequenza nei posti inferiori.

In ogni modo non sarebbe stato possibile diminuire il servizio viaggiatori, perchè, come sapete, la percorrenza sulle linee già aperte al 1° gennaio 1885 è obbligatoria per contratto, ed il percorso sulle linee e tronchi di linea aperti dopo è pure tassativamente prescritto dal contratto stesso.

Non potendo quindi, per queste ragioni, diminuire le percorrenze, era evidente che per altre ragioni avremmo dovuto aumentarle, perchè la stazionarietà non è conciliabile con una così vasta azienda come la nostra e con un pubblico servizio cui fanno capo tanti e così svariati interessi, nel quale nuovi fatti si presentano di continuo che richieggono nuovi provvedimenti e nuove esigenze emergono che è d'uopo di soddisfare.

E, così, per l'apertura di 64 nuovi chilometri di linea noi abbiamo dovuto contrarre una maggior percorrenza, in cifra tonda, di chilometri-treno 54.000 tra il primo ed il secondo compartimento.

Inoltre i treni diretti 3 e 4 tra Novi e Roma e fra Roma e Napoli, essendo diventati troppo pesanti, tanto da non poter più farli marciare in orario, dovettero essere sdoppiati, e si dovettero creare i due treni diretti 63 e 64, che, attivati per circa cinque mesi e mezzo, occasionarono una maggiore percorrenza di chilometri-treno 200,000 circa fra Roma e Novi, e di chilometri 85,000 circa fra Roma e Napoli.

Finalmente, fu causa di una maggiore percorrenza di chilometri-treno 44,000 circa il treno settimanale di lusso e lo sdoppiamento della valigia indiana, combinati e garantiti dalla Società dei vagoni a letto.

Da tutta questa enumerazione risulta che nel servizio dei viaggiatori noi abbiamo dovuto fare una maggior percorrenza di ben 383,000 chilometri-treno che in parte furono elisi da parziali soppressioni introdotte. A vero dire, servendosi del nostro stretto diritto, si avrebbe potuto ottenere ancora qualche altra diminuzione di treni, portandoli da tre a due sole coppie su quelle linee di troppo scarso reddito aperte dopo il 1° gennaio 1885, ma la soppressione ci sarebbe stata di ben poca economia, perchè su molte di queste linee le tre coppie giornaliere erano già in attività prima del 1° luglio 1885 sui tronchi già allora aperti, e quindi, se si avesse voluto sopprimere la terza coppia, si sarebbe dovuto farlo solamente sui tronchi successivi aperti dopo, con che nè il treno nè il personale sarebbe stato meglio utilizzato. Con queste parziali soppressioni poi si avrebbero dovuto affrontare gli alti reclami delle popolazioni interessate ed una riluttanza giustificata per parte del Governo, con pericolo quasi certo di vedere ripristinati i vecchi mezzi di comunicazione.

Nè guari diversamente si presentarono le cose a riguardo delle merci a piccola velocità. Esse ci diedero la notevole deficienza di prodotto di ben L. 3,329,772.84 alla quale non corrispose una proporzionale riduzione di treni, perchè la diminuzione stessa non è totalmente dovuta a minor quantità di mercanzia presentataci pel trasporto, ma altresì alla maggior povertà della merce trasportata.

Se così non fosse, il minor prodotto della merce a P. V. dovrebbe corrispondere ad una minor quantità trasportata di 550,000 tonnellate circa, mentre la diminuzione del peso delle merci a piccola velocità si aggira solamente sulle 300,000 tonnellate in cifra tonda, le quali possono al più dar ragione di una diminuzione di prodotto di L. 1,800,000, e le rimanenti L. 1,529,772 rappresentano pur troppo quanto ha gettato di meno il complesso dei trasporti fatti a parità di peso.

Tuttavia le 300,000 tonnellate trasportate in meno hanno dato luogo ad una diminuzione di percorrenza da controbilanciare in altra parte la maggior percorrenza richiesta dal servizio dei viaggiatori. E valga il vero, se consideriamo le percorrenze fatte nei due compartimenti, troviamo che l'aumento assoluto dei 72,339 treni-kilom., già più volte citato, nasce da un aumento di 153,523 che si verificò sul secondo compartimento, e da una diminuzione assoluta di 81,184 verificatasi sul primo, donde la differenza 153,523 — 81,184 = 72,339.

Queste cifre dimostrano all'evidenza come nel primo compartimento, dove sono stati maggiormente paralizzati i traffici, causa l'imperversare della crisi che travaglia il paese e gli effetti del nuovo regime doganale colla Francia, abbiamo potuto ottenere una qualche riduzione nella percorrenza dei treni che in definitiva supera di molto quella indicata di treni-chilometri 81,184. Infatti, ove non ci fossero stati i treni chilometri in più avuti nel servizio viaggiatori, in seguito alla apertura di nuove linee, allo sdoppio di treni e al treno di lusso, chiaro risulta come la diminuzione stessa avrebbe raggiunta una cifra di gran lunga maggiore.

Nel secondo compartimento invece, dove le cause di malessere economico che tanto influirono sulla diminuzione del traffico del primo, furono, per le speciali sue condizioni, meno sentite, si rese necessario un aumento assoluto di percorrenza di treni-chilometri 153,523, per far fronte sia al servizio richiesto dall'apertura delle nuove linee, sia al lieve incremento verificatosi nei trasporti.

Ciò esposto, crediamo di avere provato come le percorrenze si mantennero in quei limiti che c'imponevano gli obblighi del contratto, le esigenze del servizio e la necessaria difesa contro la concorrenza delle ferrovie economiche e delle tramvie.

La spesa complessiva dell'esercizio è stata, come si disse, di L. 79,755,572.16 superiore quindi di L. 246,796.37 a quella dell'anno precedente. A questo aumento contribuirono il servizio del traffico, quello del mantenimento e le spese generali di esercizio; mentre la Direzione e Servizi amministrativi e i Servizi del materiale e della trazione presentarono leggere diminuzioni.

Il servizio del traffico sentì l'effetto dei maggiori chilometri di linea e del maggior numero di stazioni aperte al pubblico, quello del mantenimento ebbe qualche maggiore ricambio di traverse lungo le linee. Le spese generali poi aumentarono per maggiori contributi alle casse di previdenza, riordinate a tenore di contratto, e per maggiori tasse occasionate dalla revisione delle imposte fabbricati.

Il concorso delle circostanze sfavorevoli è stato per l'esercizio 1890-91 veramente eccezionale. Noi siamo persuasi però che l'esercizio in corso 1891-92 si presenti in condizioni ben diverse. Anche senza supporre una vicina ripresa del traffico, noi possiamo calcolare sopra una sensibile riduzione, già iniziata, delle spese, sia per la proporzionale diminuzione del numero degli agenti, di cui vi abbiamo parlato più sopra, sia pel diminuito prezzo dei carboni, la cui fornitura ci è già assicurata da contratti, sia, in generale, per la cura che noi adopreremo onde il complesso dei servizi gradatamente si proporzioni meglio ai proventi del traffico.

Col miglioramento dei risultati dell'esercizio noi saremo in grado di presentarvi un bilancio sociale soddisfacente per l'anno 1891-92, pur tenendo limitato conto di quelle risorse che ci derivano dalla posizione di Società concessionaria della costruzione di nuove linee, risorse che figurano oggi nel capitolo proventi diversi, e che, per l'indole dei nostri contratti, non sono eccezionali, ma vanno ad assumere un carattere continuativo.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

(Avviso d'appalto ad unico incanto per la costruzione del tronco Viadana-San Zeno).

Alle ore 10 antimeridiane del 19 corrente gennaio, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Brescia, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Viadana-San Zeno, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, della lunghezza di metri 15,821.32, escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, per la presunta somma di L. 1,185,500, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta, all'Ufficio dei Contratti del detto Ministero od al Prefetto di Brescia.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato Generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 31 ottobre 1888, visibili assieme alle altre carte del progetto, nei suddetti Uffici di Roma e Brescia, a partire dal giorno 30 dicembre 1891.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi dodici, decorribili dal giorno in cui avrà luogo la stipulazione del contratto d'appalto, e ciò a deroga del disposto dell'articolo 31 del Capitolato Generale d'appalto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 54,650, quella definitiva in L. 109,300, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 8 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.

(Progetto per impianto nuova stazione Bosco Redole).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto della nuova stazione da impiantarsi fra le stazioni di Vinchiaturo e di S. Giuliano, nella località denominata Bosco Redole, ove ha luogo l'innesto della ferrovia complementare da Isernia a Campobasso.

La spesa preventivata per l'esecuzione di provvedimenti proposti in progetto ascende a L. 361,350 compreso il valore del materiale metallico di armamento.

La Direzione predetta propone di eseguire in economia i lavori riguardanti l'armamento ed il materiale fisso e di provvedere agli altri mediante contratto a trattativa privata. Essa domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto considera una stazione lunga m. 429.51 per la linea di Benevento, e m. 540.50 per quella d'Isernia. Si dovrebbero stabilire 5 binari, 3 per treni viaggiatori e 2 per treni merci. Pel servizio delle merci è previsto l'impianto d'un piano caricatore scoperto con magazzino merci, binario-tronco, ponte a bilico della portata di 30 tonnellate e 2 piattaforme pel collegamento del binario morto con quelli di deposito. Pel servizio viaggiatori è proposta la costruzione del fabbricato viaggiatori, dei cessi isolati, d'un marciapiedi principale e di due secondari. Pel servizio d-acqua è progettato un rifornitore coperto a tre vasche reti tangolari della capacità di mc. 45.

><

Circa lo schema di convenzione pel servizio cumulativo delle linee della Nord-Milano colle grandi reti ferroviarie.

Siamo informati che il Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate del Nord-Milano non ha creduto di approvare nella sua integrità lo schema di convenzione relativo al servizio cumulativo di tutte le sue linee colle grandi reti ferroviarie; e ciò a motivo di quello che venne pattuito col detto schema, per il nolo del materiale, per i canoni da pagarsi per le stazioni comuni od allacciate e per il divieto di far servizio cumulativo con altre linee.

La Nord-Milano, ritenendo che il risultato negativo ottenuto dipenda esclusivamente dalla diversa interpretazione che si dà al capitolato di esercizio delle grandi reti, giacchè le Amministrazioni di queste considerano come concessione ciò che essa crede suo diritto in forza delle vigenti leggi, ha proposto, per semplificazione, di far decidere da arbitri alcune questioni di massima, onde così rendere poscia agevole l'accordarsi amichevolmente sulle questioni di dettaglio.

Le questioni da risolvere sarebbero le seguenti:

a) Se possano venire peggiorati i patti di servizio cumulativo esistenti prima del 1885;

b) Se le stazioni comuni od in località comuni debbano o meno essere ammesse al servizio cumulativo;

c) Come debba essere commisurato il nolo del materiale rotabile;

d) In base a quali criteri si debbano stabilire i canoni per l'uso delle stazioni comuni, e se per quelle semplicemente allacciate sia dovuto un compenso per l'uso degli impianti e per il servizio che ciascuna Amministrazione deve fare unicamente in causa del servizio cumulativo.

La Nord-Milano, come conseguenza di quanto precede, proporrebbe intanto di prorogare di 6 mesi la convenzione di servizio cumulativo vigente per la linea Novara-Seregno.

><

Ferrovia Genova-Pisa.

Come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 51, pag. 812, da oggi, 2, col treno 2, è attivato *il servizio a doppio binario sul tronco Spezia-Vezzano.*

Da oggi, inoltre, la *stazione di Vezzano* è abilitata al servizio dei veicoli, del bestiame e della grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, in servizio interno e cumulativo italiano, escluso però il servizio di transito per e dalla linea di Pontremoli.

><

Ferrovie economiche del Biellese.

(Orario in via di esperimento dal 31 dicembre 1891).

Sulla nuova *Rete Biellese* della « Società Generale di Ferrovie Economiche » sedente a Bruxelles — composta delle linee: *Biella-Cossato-Vallemosso; Biella-Andorno-Balma; Biella-Mongrando* (1) — dal 30 dicembre 1891, fu attivato un orario in via d'esperimento.

(1) Circa tali linee vedi « Informazioni », n. 51, pag. 813.

Il numero dei treni giornalieri è complessivamente di 18 per l'intera Rete; cioè di 3, nei due sensi, per ciascuna delle tre linee.

Oltre le speciali stazioni e fermate indicate nell'orario, v'hanno fermate facoltative, nelle quali i treni si fermeranno quando vi siano viaggiatori da lasciar salire o scendere, e quando il conduttore venga avvisato.

><

Circa il servizio di corrispondenza tra la rete Adriatica e la ferrovia di Valle Seriana.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito ad interessamento del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha consentito di prorogare fino al 15 del corrente mese l'attuale servizio di corrispondenza colla ferrovia di Valle Seriana da Bergamo al Ponte della Selva.

Intorno ai precedenti della questione, vedi « Informazioni » del n. 48, pag. 765.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(*Stato lavori tronco Sora-Balsorano 1° dicembre 1891*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco Sora-Balsorano, della ferrovia Avezzano Roccasecca, in appalto all'Impresa Strangolini Francesco, per la somma di L. 5,624,000, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° dicembre 1891.

L'ammontare dei lavori eseguiti rileva a L. 1,095,000. *Espropriazioni:* Quasi complete. *Movimenti di terra:* Continua il lavoro saltuario lungo i primi 11 chilometri. *Opere d'arte minori:* Sono previste in numero di 80; di queste, 22 sono ultimate od in corso di esecuzione; le rimanenti devono ancora iniziarsi. *Opere d'arte speciali:* Sono due, cioè due ponti sul fiume Liri, entrambi in corso di regolare esecuzione. *Muri e fabbricati:* Sono in corso di costruzione tre case cantoniere e due garette in muratura. *Lavori di consolidamento:* Sono in corso degli scandagli per lavori di consolidamento di trincee. *Gallerie:* Sono due, denominate, l'una Marianello di m. 350, già perforata, e l'altra Rampucci di m. 575, perforata per m. 88.

><

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia.

(*Stato lavori tronco Settingiano-Marcellinara 1° dicembre 1891*).

Sull'andamento e situazione dei lavori di costruzione del tronco da Settingiano a Marcellinara della ferrovia da Catanzaro a Sant'Eufemia, in appalto all'Impresa Ottavio Levi per la somma di L. 3,614,000, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° dicembre p. p.

L'importo dei lavori eseguiti ascende a L. 3,186,000. L'opera più importante del tronco, la *galleria di Marcellinara*, lunga m. 1762, è ultimata. Continuano però in essa i lavori di riparazione alla calotta ed ai piedritti, nel tratto fra le progressive 2939.40 e 2951.40, nel quale avvennero guasti e deformazioni durante l'esecuzione. Le opere di riparazione consistono nel rifacimento completo della calotta e dei piedritti.

Le *espropriazioni* sono complete; i *movimenti di materie* sono compiuti. Le *opere d'arte maggiori*, i *muri* ed i *fabbricati* trovansi ultimati, eccezione fatta pel rifornitore della stazione di Marcellinara che devesi ancora eseguire. Le *opere d'arte minori* sono compiute meno la profilatura delle facce viste. È poi in corso di costruzione un lavoro di consolidamento fra le progressive 1550 e 1656.

><

Napoli-Brindisi, e viceversa, via Foggia.

(*Esperimento di viaggio in sleeping-carr*).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, allo scopo di rendere più comodo ai viaggiatori, specialmente forestieri, il viaggio sul percorso Napoli-Brindisi, via Foggia, d'accordo colla Compagnia internazionale dei vagoni-letti, è venuta nella determinazione di mettere settimanalmente in circolazione, in via di esperimento, un piccolo sleeping-carr da 10 posti, il quale ogni venerdì sera partirà da Brindisi col treno 716, proseguendo da Foggia col 255, per ripartire da Napoli ogni sabato sera col treno 908, proseguendo da Foggia col 705.

><

Per il trasporto delle merci povere.

(*Proposta di aggiunta*).

Ci informano da Modena che quella Camera di Commercio, riferendosi alle recenti deliberazioni del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate, relative alle riduzioni di prezzo da accordarsi ai trasporti delle merci povere in generale (1), ha presentato istanza al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per ottenere che anche le spedizioni dei *cenci* e delle *ossa* possano essere ammesse, appunto perchè merci povere, a fruire delle riduzioni stesse.

Ci consta che il prefato Ministero ha comunicato a quello dei Lavori Pubblici l'istanza della predetta Camera di Commercio, con preghiera di esaminare la questione e decidere quel che possa farsi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto di appalto dei ferri minuti occorrenti per l'armamento dei tronchi: Val d'Inferno-Ormea (*linea Ceva-Ormea*), e Patti-Brolo-Zappula (*linea Messina-Patti-Cerda*); e della *stazione di Lecco*. L'ammontare complessivo della fornitura, comprese L. 2200 per spese impreviste, ascende a L. 171,500, di cui lire 120.000 per le stecche corniere in acciaio dolce, e le piastrelle costituenti il primo lotto; e L. 51,500 per le chiavarde e gli arpioni;

2. Che possa approvarsi la proposta liquidazione, nella somma di L. 188,243.21 delle spese da rimborsarsi allo Stato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per gli *studi della ferrovia da Roma a Segni;*

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la costruzione di una cunetta murata a monte della ferrovia fra i chilometri 249.252 e 250.700 della *linea da Eboli a Metaponto;*

4. Che, tenuto conto delle osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si possa approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto della Società per le Strade Ferrate della Sicilia relativo a lavori di sistemazione della scarpata sinistra all'imbocco Palermo della galleria Praino al km. 123.615.83 della *ferrovia da Roccapalomba a Santa Caterina.*

><

Il Consiglio di Stato ha, poi, anche dato il suo parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Cesare Masi* pell'ampliamento della stazione di Rimini nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini; sulla applicabilità della multa contrattuale per ritardo nella esecuzione dei detti lavori, e su diverse domande di compensi chiesti dalla Impresa.

(1) Vedi in proposito, o per richiamo a precedenti informazioni, il R. Decreto per esperimento biennale di tariffa eccezionale dal 1° gennaio corrente, nelle « Informazioni » del n. 51 del 1891, pag. 814.

><

Tariffe italiane.

(Proposte di aggiunte).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Adriatico, d'accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta d'aggiunta da farsi alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità (Capo XIII, *Delle tariffe e condizioni dei trasporti*). — La proposta è del seguente tenore: dopo la voce *carta (sacchetti o buste di)*, ecc., aggiungere la voce di — *carta stampata o scritta fuori uso non atta che ad involgere o destinata al macero* — con indicazione della classe V e della tariffa speciale N. 112, Serie *D*.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha presentato, per approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici, una proposta di modificazioni ed aggiunte agli art. 78, 80 e 81 della tariffa, riguardante il *trasporto dei cavalli e dei feretri coi treni accelerati*, il cui caso non è considerato nella tariffa stessa. La proposta delle Società ferroviarie tende ad ammettere anche per quella specie di trasporti l'inoltro coi treni accelerati, verso il pagamento della sopratassa del 25 p. 0[0 come è stabilito per le merci.

(Proposta di concessione speciale).

La Società esercente la rete Adriatica ha presentata al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una proposta di concessione speciale a favore della Ditta Pasquale Sebastiano per il trasporto di doghe da botti da Avezzano a Barletta.

Si tratterebbe di accordare, mediante rimborso, i prezzi della tariffa locale N. 210, serie *B*, dietro impegno della Ditta per un traffico minimo annuale di 100 vagoni.

(Proposta di proroga).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie proposta di proroga per altri due anni, e cioè fino al 28 febbraio 1894, della tariffa locale N. 411 P. V. per i *trasporti di sugo di regolizia a vagone completo* in provenienza dalle stazioni di Torre Cerchiara, Corigliano Calabro, Cotrone, Policoro, Rossano, Spezzano, Castrovillari, Rende San Fili, Isola Capo Rizzuto e Mongrassano Cervicati, ed in destinazione di Napoli.

Eguale proposta la predetta Amministrazione ha presentata all'approvazione governativa per la proroga fino al 28 febbraio 1894 della tariffa locale N. 412, P. V., *pel trasporto di vino comune e mosto in botti, barili od in recipienti di tela impermeabile a vagone completo.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per l'ampliamento della *stazione di Nizza Monferrato* e per l'innesto della *linea Genova-Ovada-Asti;*
2. Progetto di massima per la costruzione di un tratto di *ferrovia da Lecco a Ballabio* — (vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 51, pag. 816);
3. Progetto di massima e domanda di concessione per la costruzione di una *ferrovia sistema Abt da S. Ellero a Vallombrosa* — (vedi « Informazioni » del n. 52 del 1891, pag. 828);
4. Progetto d'appalto del tronco Pergola-Acqualagna della *ferrovia Fabriano-S. Arcangelo* — (vedi « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero);
5. Tipi normali del corpo stradale, dei piani generali di stazioni dei fabbricati lungo la *ferrovia Circumetnea;*
6. Piani generali di alcune stazioni e fermate nel tratto Noto-Terranova della linea *Noto-Licata;*
7. Progetto di un viadotto al km. 19.600 della *linea Termoli-Campobasso;*
8. Tipi del materiale mobile per le *ferrovie economiche Biellesi;*
9. Convenzione con la Società Raffineria Genovese per costruzione di muri a distanza ridotta a Sampierdarena lungo la *linea Alessandria-Genova;*
10. Progetto per la sistemazione del fosso di guardia al km. 118.850 della *linea Orte-Foligno;*
11. Progetto per la costruzione di un muro parasassi al km. 29.028 nell'imbocco *Reggio-Castrocucco.*

Il 26 dicembre u. s. è morto a Napoli il comm. **GIORGIO SARFATTI**, Capo Servizio del Movimento del 2° Compartimento della Rete Mediterranea.

Entrato in servizio presso la Società delle Ferrovie Romane, dai più umili uffici giunse ad uno dei più alti gradi gerarchici. Conseguentemente alle Convenzioni ferroviarie passò alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo col grado sopra indicato.

Attivo e preclaro funzionario, ottimo cittadino, fu sempre da tutti stimato ed amato. Cavaliere e commendatore di più Ordini ebbe attestazioni di benevolenza da parecchi Regnanti e Principi venuti in Italia.

La sua dipartita è deplorata da quanti ebbero la ventura di conoscerlo; non ultimi noi, che gli fummo da lunga data amici.

Un altro distinto funzionario, il dottor nob. **Giulio Del Bue**, sottoispettore delle Strade ferrate del Mediterraneo e capitano della Milizia Territoriale, è morto il 30 dicembre u. s. per fiera meningite sopravvenuta ad altra malattia da cui stava per riaversi.

La repentina scomparsa di questo giovane — non aveva che 35 anni — che l'indole eletta, la posizione sociale acquistata mettevano in condizione veramente fortunata, priva non solo i suoi genitori dell'unico figlio, ma priva ben anco l'Amministrazione ferroviaria di un ottimo funzionario che i superiori e i colleghi ricordano con affetto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Ammontare dei lavori dei tronchi in costruzione al 1° dicembre 1891.* — Facendo seguito a precedenti stati (1), pubblichiamo quello al 1° dicembre u. s.

Tronco Fosso Canecchi-Ronta. — Importo presunto dei lavori L. 5,420,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 novembre 1891 L. 2,944,834; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 novembre suddetto N. 473,383; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 novembre 1891 N. 863.

Tronco Fantino-Crespino. — Importo presunto dei lavori L. 6,351,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 novembre 1891 L. 2,797,025; giornate di operai e mezzi di opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 novembre suddetto N. 472,314; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 novembre 1891 N. 988.

Tronco Marradi-Fantino. — Importo presunto dei lavori L. 5,304,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 novembre 1891 L. 2,526,196; giornate di operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 novembre suddetto N. 318,353; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 novembre 1891 N. 763.

(1) Vedi *Prospetto al 1° agosto* 1891 nel n. 37, pag. 594.

Ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano. — *Progetto d'appalto del tronco Pergola-Acqualagna approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Della presentazione di detto progetto, riformato a senso delle superiori prescrizioni, abbiamo data informazione nel n. 47, pag. 752; diamo ora alcune notizie sommarie sul progetto di appalto definitivamente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La lunghezza del tronco Pergola-Acqualagna è di chilometri 24.987.90, dei quali 17.811.98 in rettilineo e 7.175.92 in curva. Le pendenze massime sono del 25 per mille all'esterno e del 22 per mille in galleria.

Le opere d'arte minori sono 46, della luce da m. 0.80 a m. 6.

Le opere d'arte maggiori sono 19.

Le gallerie sono 2; l'una di m. 602 e l'altra di m. 530.

V'ha una stazione, quella di Cagli; e vi sono tre fermate a Canneto, Frontone ed Acquaviva.

Le case cantoniere sono 22, delle quali 16 doppie e 6 semplici.

I passaggi a livello sono 25.

La spesa complessiva è preventivata in L. 7,650,000, delle quali 5,900,000 a base d'asta.

Ferrovia economica Varese-Robarello. — *Assemblea generale degli azionisti per la costituzione della Società.* — Facendo seguito a quanto annunciammo nel numero 52 del 1891, pag. 830, nel quale demmo notizia della convocazione dell'assemblea e dello scopo di essa, aggiungiamo che quest'assemblea si tenne il 30 dicembre u. s. a Varese.

Intervennero 42 azionisti, rappresentanti un capitale di L. 60,000.

Datosi lettura, prima, della relazione della Commissione esecutiva e poscia di una nota prefettizia, colla quale si comunica l'accordata concessione della ferrovia con decreto in data 12 stesso dicembre, si aprì la discussione.

A questa si pose termine coll'aprovazione del seguente *Ordine del giorno:*

« I soci promotori di una ferrovia economica tra Varese e Robarello convocati in apposita adunanza:

« Sentite le comunicazioni della Commissione promotrice;

« Convinti della necessità di tradurre in atto la vagheggiata idea;

« Nel mentre rendono vivi ringraziamenti alla Commissione, ne approvano completamente l'operato, e fidando nella provata intelligente attività dei componenti la medesima, le confermano l'incarico di esaurire tutte le pratiche occorribili per il compimento dell'impresa fino a convocazione della prima assemblea generale della Società anonima che si va a costituire ».

Dalla discussione sulla relazione della Commissione esecutiva e sull'ordine del giorno emerse che:

1° La spesa fatta in base al progetto di massima è di L. 360,000; compreso, s'intende, il materiale mobile;

2° La concessione è solo per il tronco Varese-Robarello, da piazza Beccaria. Se la Società poi crederà di spingere la linea fino a Selvapiana, potrà fare un'altra domanda di concessione;

3° Un azionista avrebbe voluto che nell'ordine del giorno fosse contenuto un incitamento alla Commissione per iniziare altre pratiche di accordi coi promotori della ferrovia Varese-Campo dei Fiori, e ciò allo scopo di evitare un fatale dualismo. — Fu risposto da un membro della Commissione che non pareva opportuno l'inserire tale incitamento nell'ordine del giorno; esso può essere piuttosto una raccomandazione, della quale si deve tenere molto conto, ma non un mandato che potrebbe recare inconvenienti.

La Commissione comunicò quindi d'aver predisposto uno statuto della Società sulle basi già prestabilite; a questo è unita la scheda di sottoscrizione delle azioni, che dovrà essere depositata presso il Tribunale onde ottenere la legale costituzione della Società.

Anche su questo punto — e specialmente sul predisposto statuto — si fece luogo a discussione.

Fu chiarita tosto la questione nel senso che lo statuto fu predisposto allo scopo anche di evitarne la discussione e l'approvazione nella prima assemblea, il che avrebbe richiesto l'intervento di un numero di azionisti difficilmente ottenibile. Lo statuto stesso potrà essere, qualora si ritenga di farlo, radicalmente modificato nelle successive assemblee.

La Presidenza invitò quindi a sottoscrivere di nuovo le azioni sulle schede appositamente preparate, spiegando come la prima sottoscrizione sia stata fatta per una società in compartecipazione, mentre questa seconda serve per la costituzione di una Società anonima.

Gli azionisti approvarono l'operato della Commissione; e restò così aperta la sottoscrizione.

Ferrovia Argegno-Monte Generoso per Val d'Intelvi. — *Nuovo progetto.* — Diciamo « nuovo progetto » perchè di altri progetti di una ferrovia dal lago di Como al Monte Generoso per Val d'Intelvi fuvvi già questione parecchie volte.

In questi giorni si è pubblicato uno studio dell'ing. Novi, di Lanzo d'Intelvi, *intorno ad un progetto di ferrovia dal lago di Como al Monte Generoso per la Valle d'Intelvi.*

Per ora diamo un cenno sommario di questo nuovo studio.

La ferrovia ha principio ad Argegno, ove la stazione verrebbe costrutta nei pressi della villa Bosisio a m. 5 d'altezza sullo zero del lago di Como: sale a Dizzasco, ove la stazione sarebbe posta inferiormente alla chiesa parrocchiale, e tocca a Castiglione con stazione posta quasi di fronte al villino Allegri.

Da Castiglione la ferrovia tende alla stazione di S. Fedele, presso il già albergo Telo; donde, salendo lungo la falda del monte Prada, raggiunge prima la cascina Borsallo ed il Roccolo Manzoni, oltre cui, con andamento quasi orizzontale, girando il piano delle Noci, giunge alla stazione di Lanzo d'Intelvi.

La stazione, per causa delle condizioni del terreno, è progettata lungi di circa un chilometro dall'abitato. Con lieve pendenza dapprima e raggiungendo poscia la massima del 20 per cento, la ferrovia svolgesi lungo la falda del Monticello per entrare nella Valle dell'Inferno. Da questa, mediante un primo tunnel, la ferrovia mette nella valle di Gotta ed ha una fermata, per l'approvvigionamento di acqua alle locomotive, alla gola Barco dei Montoni.

Di là la ferrovia sale per la falda del Generoso dirimpetto all'alpe di Bollo ed apresi un secondo tunnel a 500 metri circa dalla fermata del Barco dei Montoni. Proseguendo al di sopra dell'alpe di Pesciò la ferrovia incontra il terzo ed ultimo tunnel con cui varca la cresta che separa i due versanti settentrionale e meridionale del Monte Generoso.

Oltre quest'ultimo tunnel, la ferrovia fa capo alla stazione del Monte Generoso a levante dell'albergo Chierichetti. Questa sarebbe impiantata sul suolo italiano.

Il costo della linea è preventivato in circa 3,000,000 di lire.

I prezzi sarebbero di: L. 9 in prima classe fra Argegno e Monte Generoso; L. 4.20 in prima classe e L. 2.80 in seconda classe fra Argegno e Lanzo d'Intelvi; L. 3.50 andata e ritorno in seconda classe fra Argegno e Lanzo.

Ferrovia economica Carroceto-Roma. — *Per gli studi.* — Annunciasi che dal signor Luigi Primanti è stata presentata istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere l'autorizzazione a procedere agli studi di una ferrovia a sistema economico da Roma a Carroceto, stazione della linea Roma-Nettuno, dell'approssimativa lunghezza di 50 chilometri.

Tramvie di Milano. — *Per il riordinamento e completamento della rete tramviaria.* — Nella seduta 27 dicembre u. s. del Consiglio Comunale di Milano ebbe luogo lo svolgimento della interpellanza del consigliere commendatore Lampugnani, da noi annunciata nel n. 52 del 1891 a pag. 831.

L'assessore delegato espose il programma della Giunta per la nuova rete delle tramvie, ed assicurò il Consiglio che sarebbe stato sottoposto all'approvazione dei consiglieri il nuovo Capitolato per la nuova rete e per la sistemazione di tutte le linee della città. Aggiunse poi che pel prossimo mese di febbraio il Consiglio Comunale sarà chiamato a risolvere l'intero problema in ordine a tutto il servizio delle tramvie, e non credere opportuno per la strettezza del tempo fare delle innovazioni aventi un carattere provvisorio.

Tramvia Rovato-Iseo. — *Progetto a scartamento ridotto* — Il signor Cesana ha trattato sulla *Provincia*, di Brescia, di un suo progetto di tramvia a scartamento ridotto da Rovato ad Iseo.

Eccone lo schema:

« La linea avrebbe un percorso di chilometri 13,200.

« Il costo del binario a scartamento di metri 0.75 sarebbe di L. 12,735 per chilometro, quindi per i chilometri 13,200 totale costo . . . . L. 168,102

« Costo del materiale mobile ed altro circa » 60,000

quindi una spesa totale pronta per l'esercizio di L. 228,102

« Si farebbero 5 corse giornaliere per ogni senso, totale chilom. 132.

« La spesa giornaliera d'esercizio sarebbe di circa L. 60; gl'introiti giornalieri in media sarebbero di L. 120 compresi passeggeri e merci, calcolando un movimento medio di 150 viaggiatori circa al giorno, e circa quintali 180 di merce. L'eccedenza a favore di L. 60 al giorno, rappresenterebbe il 9 1|2 per cento, del capitale impiegato; di cui il 5 0|0 sarebbe pagato agli azionisti ed il 4 1|2 servirebbe di fondo di riserva per le grandi riparazioni, e parziale ammortizzamento del capitale azioni ».

Ricordiamo che di un *progetto di tramvia Iseo-Rovato-Chiari* abbiamo fatto cenno nel n. 16 del 1891, pag. 251, con richiamo a precedenti notizie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di novembre 1891.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di novembre 1891, confrontato con quello dello stesso mese 1890, fu il seguente:

		1891 Novembre	1890
Passeggieri trasportati .	Num.	110,090	103,888
» introito . .	L.	334,500	316,619.42
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	315	339
» introito . .	L.	25,600	27,405.92
Bestiame trasportato . .	Capi	9,715	15,987
» introito . . .	L.	38,900	50,350.98
Merce trasportata . .	Tonn.	64,700	57,358
» introito . . .	L.	691,000	598,274.66
Introito complessivo . .	»	1,090,000	992,650.98
» chilometrico. .	»	4,097.74	3,731.77
Proventi diversi . . .	»	35,000	31,046.61
Introito generale . . .	»	1,125,000	1,023,697.59
Spesa complessiva . .	»	640,000	556,963.95
» chilometrica . .	»	2,406.01	2,093 85
Introito netto	»	485,000	466,733.64

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Per i prospetti *mensili dei primi dieci mesi del 1891* vedi n. 8, 13, 17, 21, 26, 30, 34, 39, 43 e 47; per i prospetti *mensili dei corrispondenti undici mesi 1890* vedi n. 9, 12, 17, 21, 26, 30, 34, 39, 43, 47 e 52 del 1890.

Nel n. 33, poi, del corrente anno abbiamo pubblicato il riassunto dei prodotti del 1° semestre 1891 comparativamente ai prodotti del corrispondente periodo del 1890.

Ferrovie Svizzere. — *Fusione della ferrovia Centrale colla ferrovia del Gottardo.* — Appena respinto, come annunciammo nel n. 50 del 1891, dalla votazione popolare del 6 dicembre scorso il riscatto della ferrovia Centrale, corse voce per i giornali della Svizzera intorno a trattative per la fusione della ferrovia Centrale colla ferrovia del Gottardo.

Queste voci persistono, aggiungendosi che le trattative sono assai avviate; e noi ne facciamo cenno.

— *La ferrovia Centrale nel 1892.* — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Centrale, radunato il 24 dicembre u. s. ad Olten, ha accettato la proposta della Direzione circa il conto costruzioni ed il movimento per il 1892. Per l'aumento della rete è prevista una spesa di fr. 1,760,000, di cui fr. 436,000 sono già portati nel bilancio del corrente anno; per l'aumento del materiale fr. 665,000; per l'aumento della partecipazione della Centrale in comune colla Nord-Est, fr. 1,105,000. I membri della Direzione furono confermati per un nuovo periodo. La demissione di tre membri svizzeri sarà trattata dall'Assemblea generale.

Ferrovia elettrica Budapest-Vienna. — *Nuove notizie del progetto.* — Il progetto di una ferrovia elettrica da Budapest a Vienna è antico assai; e noi, fra le altre volte, ne dicemmo nel n. 1 del 1891, a pag. 8.

Ritorniamo ora sul progetto stesso per riportare dalla *Verkehrs Zeitung* certi particolari che ci paiono degni di essere annotati a mo' di cronaca.

La ferrovia misurerebbe 240 chilometri; essa avrebbe due stazioni centrali e 100 centri secondari per la distribuzione della forza.

Lungo la linea non vi saranno che tre o quattro punti di fermata. Le vetture saranno capaci di 40 persone.

Alle estremità d'ogni vettura sarebbero posti due grandi motori elettrici a cui la corrente dovrebbe essere comunicata da speciali ruote di contatto correnti sulle rotaie conduttrici.

La velocità è progettata in 200 chilometri all'ora, nella marcia normale; e, per diminuire la resistenza dell'aria, le vetture dovrebbero essere costrutte a sperone come le navi.

Con una velocità di 200 chilometri all'ora, la distanza tra Budapest e Vienna sarebbe superata in 75 minuti. Le vetture, poi, si succederebbero ad un quarto d'ora di distanza.

Finora — aggiunge la *Verkehrs Zeitung* — le Autorità non hanno ancora accordata l'autorizzazione a questo progetto; ma non vi può essere dubbio che questa ferrovia diverrà una realtà in un prossimo avvenire.

Ferrovie Greche. — *Fallimento della Società costruttrice della linea Myli-Calamata.* — Un telegramma da Atene, in data 30 dicembre 1891, ha annunciato che il Governo Greco presentò alla Camera la convenzione colla Società delle Ferrovie del Peloponneso per la continuazione dei lavori del tronco Mily-Calamata.

Il progetto non comprende il pagamento agli o erai dell'antica Compagnia che è stata dichiarata fallita e la di cui cauzione fu sequestrata.

Circa la linea *Mily-Calamata* vedi lo « Stato delle Strade ferrate della Grecia alla fine del 1890 » nel n. 27 del 1891, pag. 426; e successivamente nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 28, a pag. 447.

Ferrovie Russe. — *Dal resoconto 1890.* — A complemento delle notizie pubblicate nel n. 27 del 1891, pagina 433, aggiungiamo le seguenti.

La lunghezza delle ferrovie private era nel 1890 di 19,231 verste (la versta vale metri 1067) e la lunghezza delle ferrovie dello Stato era di 8007 verste; donde 27,238 verste per la lunghezza complessiva delle ferrovie della Russia.

Per la lunghezza totale, per i complessivi prodotti, per il prodotto di ogni versta e per la differenza coll'anno precedente, diamo il seguente prospetto che comprende il sessennio dal 1885 al 1890.

Anni	Lunghezza in verste	Prodotti complessivi in rubli	Prodotti per versta in rubli	Differenza in rapporto all'anno prec.
1885	24,041	230,234,504	9,781	
1886	24,508	222,087,481	9,147	— 6,5 0|0
1887	25,367	249,692,074	10,076	+ 10,2 »
1888	26,133	279,444,317	10,914	+ 8,3 »
1889	26,554	276,357,278	10,490	— 3,9 »
1890	27,238	275,830,889	10,339	— 1,4 »

Notizie Diverse

Accademia delle Scienze di Torino. — *Conferimento del premio 1887-90 Bressa.* — L'Accademia Reale delle Scienze di Torino, nell'adunanza del 27 dicembre u. s., ha conferito il VII premio Bressa di lire dodicimila, per il quadriennio 1887-1890, al prof. H. Hertz, dell'Università di Bonn, per i suoi studi sulla trasmissione delle azioni elettriche.

Concorso a premi nel Genio Civile. — Con decreto ministeriale si è stabilito che sul fondo « casuali » del bilancio dei Lavori Pubblici siano in ciascun anno assegnate lire duemila per costituire un premio di lire mille e quattro di lire duecentocinquanta, da conferirsi alle migliori memorie che, in seguito a parere della Commissione permanente del *Giornale del Genio Civile*, verranno pubblicate nel detto periodico dai funzionari appartenenti al R. Corpo del Genio Civile, o in qualsiasi modo dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Al premio di lire mille potranno concorrere unicamente gli autori di memorie svolte su tema obbligatorio, stabilito anno per anno dal Ministro; e gli altro quattro premi gli autori di memorie sopra argomenti di libera scelta.

Valigia delle Indie. — *Rinnovazione della convenzione coll'Inghilterra.* — A complemento delle notizie date nei precedenti numeri 52 e 51, del 1891, aggiungiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha ricevuto il 29 dicembre u. s. dal « *Post Office* » un telegramma che annunzia la ratifica da parte del Governo inglese della convenzione conchiusa a Roma il 20 dicembre u. s. per la valigia delle Indie.

Tale Convenzione, come abbiamo annunciato, ha la durata di un anno e mantiene tutte le attuali condizioni ed i prezzi di transito in vigore, tranne la riduzione di 5 centesimi per ogni chilogramma di stampe e campioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 361,350* per impianto di una stazione nella località detta Bosco Redole, fra la stazione di Vinchiaturo e di San Giuliano, della linea Benevento-Campobasso, per l'innesto della nuova linea Isernia-Campobasso;

L. 56,600, per la costruzione del nuovo ponte obliquo a tre archi, in muratura, di luce retta m. 6.567 ciascuno, in sostituzione dell'attuale travata metallica per l'attraversamento del torrente Crevaro, al chilom. 43.906 da Foggia, della ferrovia Foggia-Napoli;

L. 38,100, per il completamento della massicciata lungo il tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra Roma e Mon'ecelio.

Rete Mediterranea. — L. 34.450, per la sistemazione della stazione di Ponte Parodi nel porto di Genova;

L. 20,000, per il completamento della massicciata fra i chilometri 87.124 e 97.234 fra le stazioni di Persano e di Contursi, sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 12,000, per l'impianto di due colonne idrauliche con relativa conduttura, del diametro di millimitri 180, nella stazione di Avellino, resesi necessarie in seguito all'apertura all'esercizio della linea Avellino-Benevento;

L. 5320, per lavori di modificazioni da eseguirsi nei capannoni C e D di Santa Limbania, in dipendenza del trasporto al Ponte Doria del servizio d'imbarco delle merci;

L. 3700, per l'esecuzione di scandagli attorno alle pile 1ª e 4ª del ponte sul Po, presso Valenza, nella linea da Alessandria ad Arona;

L. 3350, per la costruzione di stecconati di chiusura nella stazione di Roma Trastevere, allo scopo di regolare lo scarico del bestiame;

L. 3000, per la costruzione e sottofondazione di un tratto di muro di sottoscarpa della ferrovia verso il torrente Riccò, al chilometro 149.263 49 della linea Torino-Genova;

L. 2300, per la riparazione dei danni causati alla linea Alessandria-Piacenza dalle pioggie e dallo straripamento di torrenti.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Brescia — 19 gennaio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Viadana-San Zeno della ferrovia Parma-Brescia-Iseo. Importo L. 1,185,500. Cauzione provvisoria L. 54,650; definitiva L. 109,300.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici — 21 dicembre 1891 — (V. « Informazioni » del n. 49). — Provvista dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari per l'armamento dei tronchi Salerno Capezzano e Fosso-Canecchi-Ronta, Bosco Redole-Boiano, Terranova-Vittoria, delle linee Salerno-San Severino, Faenza-Firenze, Isernia-Campobasso e Noto Licata, in due lotti: 1° stecche corniere di acciaio dolce omogeneo, quint. 2667.12; piastre di ferro, quint. 2625 32, col ribasso del 2.25 0|0 alla Ditta Tassara Filippo — 2° chiavarde di ferro, quintali494.04; arpioni di ferro, quint. 1542.20, col ribasso del 2.75 per cento alla Ditta Gilet Giovanni Battista.

— Provvista dei ferri minuti del tipo meridionale per l'armamento della linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle e del tronco Rocchetta Melfi-Potenza. in due lotti: 1° stecche corniere di acciaio dolce omogeneo, quint. 319.11; piastre di ferro del controgiunto ed intermedie quint. 696.42. col ribasso del 3.10 0|0 alla Società metallurgica di Piombino — 2° chiavarde di ferro, quint. 60.51; arpioni di ferro speciali e ordinari, quint. 302.17, col ribasso del 3.15 0|0 alla Società degli alti forni, fonderie e acciaierie di Terni.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 30 dicembre 1891). — Maroni e Sinigallia di Napoli, per appalto lavori di sbancamento e sistemazione della costa franosa fra Grassano e Grottole;

S. Huldschinsky e Söhne di Gleiwitz, per fornitura di 5000 tubi bollitori in ferro per locomotive;

Giacomo De Luca di Torino, per fornitura di 6000 pelli di cuoio di qualità diversa;

Gilardini Giovanni di Torino, per fornitura di chgr. 2000 di pelli di cuoio giallo naturale;

Laurenti Carlo di Torino, per fornitura di 10,000 lime assortite in acciaio fuso;

Tambellini Lorenzo di Civitavecchia, per consolidamento trincee esistenti fra le stazioni di Rapolano ed Asciano, della linea Chiusi-Empoli;

Calligari Enrico di Bologna, per rifacimento binari sulla linea Torreberetti-Pavia;

Tanghetti Domenico di Genova, per ricostruzione di un tratto di muro di sostegno presso il casello 149 fra Busalla e Pontedecimo.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Civitavecchia (7 gennaio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste necessarie alla selciatura e fognatura del viale Garibaldi e nella via del Plebiscito. Importo L. 55,019.74. Cauz. L. 1500 (V. n. 47 e 50).

Prefettura di Siracusa (7 gennaio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la riduzione a sistema cubicolare della casa di relegazione già costruita nel castello di Augusta. Importo L. 170,340. Cauzione provv. L. 7000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Porto Maurizio (8 gennaio, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste per l'allargamento e completamento della strada obbligatoria del Comune di Perinaldo, ecc. Importo ridotto L. 55,258.50 (V. n. 50).

Genio Militare di Torino (9 gennaio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di adattamento a Polveriera di una Baracca in muratura al Campo di S. Maurizio. Importo L. 10,000. Cauzione L. 1000. Lavori compiuti in 70 giorni.

Prefettura di Firenze (13 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di trasformazione a casa penale cubicolare dell'attuale carcere giudiziario di Santa Teresa in Firenze. Importo ridotto lire 183,859.20 (V. n. 50).

Municipio di Genova (14 gennaio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione di via Cesare Cabella. Importo lire 19,000. Cauzione lire 2300. Lavori compiuti in 60 giorni.

Deputazione provinciale di Como (15 gennaio, ore 1 pom., 1ª asta). Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione di alcune tratte della strada provinciale Varese-Luino per la Valganna. Importo lire 139,900. Cauzione provv. lire 7000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Altamura (16 gennaio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la sistemazione della strada vicinale *Parisi*. Importo ridotto lire 63,826.72 (V. n. 44, 47 e 51).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Foggia (16 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla inalveazione del torrente Candelaro fra le strade provinciale e ferrata Foggia-Manfredonia, per la sistemazione dell'attuale ponte della strada provinciale e la costruzione di un casello idraulico presso il ponte medesimo. Importo L. 213,000. Cauzione provv. lire 10,000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura dei ponti sui torrenti: *Santa Maria, Calanei, Quintieri, Oliva, Savutello* e *Savuto* pel tronco Amantea-Nocera Tirinese.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 26	Gennaio 2
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 647	642
» » Mediterranee	» 493	480
» » Sicule	» 585	585
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540.50	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 67.50	67 50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 309.50	309.50
» » » 2ª emiss.	» 298.50	298.50
» » Centrale Toscana	» 502.50	502.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 427.50	427 50
» » Meridionali	» 303.25	303.25
» » Sarde, serie *A*.	» 296.50	296.50
» » » serie *B*.	» 298.50	298.50
» » » 1879	» 286.50	286.50
» » Pontebba	» 455	458
» » Nord-Milano	» 259	259
» » Meridionali Austriache	» 324.50	323.50
» » Gottardo 4 °/₀	» —	101.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Sicula. — Pagamento della cedola n. 2 delle Obbligazioni (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

Ferrovia Alessandria-Acqui. — La *Gazzetta Ufficiale* del 30 dicembre, N. 304, pubblica l'elenco delle 65 azioni estratte rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio.

Ferrovia Torreberetti al Gravellone. — La medesima *Gazzetta* pubblica la distinta delle azioni estratte il 28 dicembre.

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre, n. 302, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte il 15 dicembre 1891.

Ferrovia Genova-Voltri. — La *Gazzetta Ufficiale* del 26 dicembre, n. 301, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte il 12 dicembre 1891.

Strada Ferrata Mortara-Vigevano. — Numeri delle obbligazioni favorite dalla sorte:

588 1174 246 281 2201 913 2333 646 470
1839 1202 669 1391 228 1085 198 2257 827
2547 1437 2379 252 355 2381 1600 623 1151
1398 2195 975 1500 1833 598 2388 2071 2598
1821 1658 2307.

A partire dal giorno 4 gennaio 1892, presso la Banca Lomellina in Vigevano e presso la Banca del signor Giuseppe Antonio Musso in Torino sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle obbligazioni portanti li surriferiti numeri in ragione di L. 250 caduna mediante rimessione delli corrispondenti titoli, e sarà pure pagato alle obbligazioni il vaglia n. 72.

Tramways a vapore piemontesi. — Dal 2 gennaio sarà pagata la cedola n. 14 in lire 6.25.

Tramways di Torino. — Elenco delle 88 obbligazioni estratte e rimborsabili in fr. 500 dal 1° gennaio.

Dalla stessa data sarà pagata la cedola n. 16 in L. 12.50.

4 23 37 92 355 363 333 421 689
908 1165 1223 1239 1266 1341 1348 1413 1477
1758 1817 1861 1870 1883 1892 2001 2020 2336
2349 2543 2551 2613 2650 2658 2672 2700 2742
2746 2774 2789 2872 2911 2981 3024 3079 3304
3454 3611 3714 3738 3779 3881 3986 4026 4222
4255 4270 4325 4361 4703 4873 4912 5018 5045
5051 5086 5139 5155 5203 5207 5273 5349 5376
5379 5407 5445 5451 5487 5507 5526 5550 5589
5631 5651 5805 5880 5914 5919 5977.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. — Dal 5 gennaio sarà pagata la cedola n. 61, delle azioni liberate di L. 400, in L. 12 per azione.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma
Capitale L. 20,000,000, intieramente versato

Si notifica ai signori possessori delle obbligazioni 5 0[0, emissione 1891, che le Casse qui sotto indicate eseguiranno, a partire dal 1° gennaio 1892, il pagamento della cedola n. 2 per il semestre scadente il 31 dicembre corrente.

In Italia . . . L. 10 — } per obbligazione
In Germania . . M. 8.08 }

Roma, 15 dicembre 1891. IL DIRETTORE GENERALE.

A *Roma* e *Palermo* presso le Casse Sociali — a *Firenze, Livorno, Napoli, Torino* e *Venezia* presso gli Stabilimenti della Banca Nazionale del Regno — a *Genova* e *Milano* presso le Sedi della Banca Nazionale e della Generale — a *Berlino* presso la Berliner Handels Gesellschaft, la Bank fur Handel und Industrie e la Deutsch Bank — a *Francoforte s[M* presso i sigg. D'Erlanger e Söhn, la Filiale della Bank fur Handel und Industrie, la Filiale della Deutsche Bank.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Dicembre* 1891.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,252.15	6,060 60	962.15	301.10	2,265.95	2,116.25	4,423.40	3,496.95	3,315.65	4,895.45	2,611.30	1.065.45
Bagagli e Cani	63.25	164.30	13.60	9.05	56.15	4.75	68.40	51.65	42.70	39.60	31.20	3.75
Merci a G. V. e P. V. Accel.	771.10	2,302.10	121.15	107.90	215.20	29.90	136.90	315.10	436.10	268.70	579.10	46.50
Merci a P. V.	4,937.70	2,409.45	479.20	1,125.75	725.60	27.70	96.75	262 25	948.75	1,510.25	1.641.65	120,20
Totali	8,964.20	10,936.40	1,576.10	1,543.80	3,262.90	2,178.60	4,725.45	4,125.95	4,743.20	6,714.00	4,863.25	1,235.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1891.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4153	4086	+ 67	661	652	+ 9
Media	4153	4086	+ 67	661	650	+ 11
Viaggiatori	1,069,454 80	981,052 39	+ 88,402 41	79,841 22	53,813 00	+ 26,028 22
Bagagli e cani. . . .	54,252 13	52,816 38	+ 1,435 75	3,260 99	2,160 60	+ 1,100 39
Merci a G.V. e P.V. acc.	383,081 16	358,528 25	+ 24,552 91	23,932 39	19,347 22	+ 4,585 17
Merci a P. V. . . .	1,390,188 97	1,327,345 33	+ 62,843 64	119,886 07	96,539 38	+ 23,346 69
TOTALE .	2,896,977 06	2,719,742 35	+ 177,234 71	226,920 67	171,860 20	+ 55,060 47
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1891.						
Viaggiatori	23,174,280 68	23,021,051 33	+ 153,229 35	1,388,295 35	1,431,627 59	— 43,332 24
Bagagli e cani. . . .	1,035,830 85	1,037,255 66	— 1.424 81	49,100 19	52,867 13	— 3.766 94
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,589,518 50	5,548,632 36	+ 40,886 14	314.221 10	308,734 13	+ 5,486 97
Merci a P. V. . . .	24,571,237 94	24,831.082 32	— 259,844 38	2,047,206 29	1,976,333 50	+ 70,872 79
TOTALE .	54,370,867 97	54,438,021 67	— 67,153 70	3,798,822 93	3,769,562 35	+ 29,260 58
Prodotto per chilometro						
della decade.	697 56	665 62	+ 31 94	343 30	263 59	+ 79 71
riassuntivo	13,091 95	13,323 06	— 231 11	5,747 08	5,799 33	— 52 25

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). . Arr. Calais-maritime	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	8 — p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 15 p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 38 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	3 25 a.	—	—	4 23 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 25 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 02 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	6 39 p.	—	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	3 10 p.	—	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 24 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun. 1. 2. cl.		*Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 9 Gennaio 1892. NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° dicembre 1891 (*).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano. — *a*) *Movimenti di terra*: Sono da eseguire in totale m. c. 623,800 di movimento di materie sia in rialzo che in iscavo: la parte eseguita è di m. c. 279,850 di rialzi e di m. c. 316,500 di scavi, e così in totale m. c. 596,350. Nel mese di novembre p. p. si sono eseguiti m. c. 8,800 fra scavi e rialzi. Il lavoro fatto corrisponde a 95|100 del totale.

b) *Opere d'arte*: Le opere d'arte sono in N. di 126 fra ponti, ponticelli, viadotti, cavalcavia e sottovia. Di queste opere, 81 sono ultimate e 45 in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 99|100 del totale.

c) *Gallerie:* Sono ultimate le gallerie Artificiale, Santo Stefano, Crostone, Valle Rialba, Fontana Pubblica, S. Martino, S. Giorgio, Vendrignano, Pedfer, Vendrignanino, Cappelletta, Fiumelatte, S. Leonardo e Bellano nella parte compresa nel tronco. Restano da compiersi le rimanenti, che sono: Olcio, Cimitero, Varenna, Morcate e Biosio.

Di queste gallerie in corso di ultimazione, mancano ancora vari tratti di rivestimento, ma sono già quasi aperte in grande sezione.

In complesso, il lavoro compiuto per le gallerie, corrisponde a 99|100 del totale.

d) *Case cantoniere*: Sono ultimate 16 case ed una garetta; le altre 11 case sono in corso di ultimazione; resta ancora da incominciare una garetta. Il lavoro fatto corrisponde a 82|100 del totale.

e) *Stazioni*: Sono ultimati i fabbricati della fermata di Abbadia e di Mandello, meno i pozzi che sono in costruzione. Si hanno in costruzione tutti i fabbricati delle fermate di Olcio e di Fiumelatte e delle stazioni di Lierna e Varenna. Della stazione di Bellano resta da incominciare il piano caricatore. Tutti gli altri fabbricati sono in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde ad 88|100 del totale.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° novembre 1891* nel n. 50 dello stesso anno.

f) *Passaggi a livello*: Sono ultimati tutti, ad eccezione di due che sono da incominciare.

g) *Lavori diversi:* Sono ultimati N. 34 muri di sostegno e di rivestimento, ed in corso di costruzione N. 26 opere consimili.

h) *Armamento:* È disteso il primo strato di massicciata per m. 11,500, ed il secondo strato per m. 400. La posa del ferro è fatta per m. 3900.

Tronco Bellano-Colico. — I lavori non sono ancora stati incominciati.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — *a*) *Movimenti di terra*: Il corpo stradale può considerarsi compiuto, e per la sua esecuzione si è fatto un movimento complessivo di m. c. 772,881, di cui m. c. 320,214 in rialzo e m. c. 452,667 in iscavo.

b) *Opere d'arte:* Ultimate, ad eccezione di 4 sottovia in corso di esecuzione, e due viadotti, uno di 5 e l'altro di 16 archi, di cui mancano i coronamenti.

c) *Gallerie:* Le gallerie sono tutte ultimate.

d) *Case cantoniere:* Le case cantoniere comprese nel tronco sono tutte ultimate.

e) *Stazioni*: I fabbricati della stazione di Melfi mancano solo dei finimenti. Quelli della fermata di Rapolla sono ultimati. In corso di avanzata costruzione tutti i fabbricati delle stazioni di Barile e Rionero. Il lavoro fatto corrisponde a 97|100 del totale.

f) *Passaggi a livello:* Il tronco contiene N. 7 passaggi a livello, che sono ultimati, meno le chiusure.

g) *Lavori diversi:* Sono ultimate N. 20 opere di consolidamento, ed altre trovansi in corso di costruzione.

h) *Armamento:* È fatta la posa del ferro fino al chilometro 24.000. Sono eseguiti ml. 20,418 di primo strato di massicciata, e ml. 14,151 di secondo strato.

2. Tronco Rionero-Potenza. — Sono in corso i lavori costituenti i lotti 17 e 18, che riguardano la grande galleria dell'Appennino. Il lotto 17 comprende: la stazione di Acerenza, 2 case cantoniere, 2 viadotti, la galleria artificiale della Giardiniera, metà della grande galleria di Appennino e m. c. 38,000 di movimenti di materie. Il lotto 18 com-

prende la seconda metà della grande galleria, la stazione di Avigliano, 4 case cantoniere, 2 viadotti, 4 ponticelli e m. c. 74,850 di movimenti di materie.

Della galleria Giardiniera, lunga metri 176, sono fatti m. 174 in piccola sezione, m. 130 in grande sezione, m. 20 di strozzo e m. 106 di muratura in calotta.

Della galleria di Appennino sono eseguiti: m. 225 di piccola sezione, m. 200 di grande sezione, m. 180 di calotta, m. 90 di piedritti e m. 66 di arco rovescio.

Sono eseguite in parte le fondazioni delle case cantoniere e del fabbricato viaggiatori della stazione di Acerenza.

I movimenti di materie nei tratti di accesso sono fatti per m. 26,250, pari a 23|100 del quantitativo totale.

Dal lato d'imbocco della galleria sono in costruzione tre case cantoniere ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Acerenza; ed allo sbocco trovansi in corso di esecuzione 2 case cantoniere ed i fabbricati della stazione d'Avigliano.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

a) Movimenti di materie: Il movimento di terra previsto in complesso fra scavi e rialzi è di m. c. 2,779,000, dei quali sono eseguiti m. c. 2,733,410, e cioè m. c 1,740,710 in rialzo e m. c. 992,700 in scavo. Nel mese di novembre si sono eseguiti m. c. 20,590 fra scavi e rialzi, ed il lavoro fatto corrisponde a 99|100 del totale.

b) Opere d'arte: Sono ultimate, meno 94 che mancano dei lavori di finimento.

c) Gallerie: Sono ultimate.

d) Case cantoniere: Ultimate, meno N. 41 mancanti solo delle opere di finimento.

e) Stazioni: Sono ultimate la fermata di San Nicola e la stazione di Rapolla Lavello. Della stazione di Venosa è ultimato il piano caricatore ed in corso di costruzione il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il magazzino merci. Della stazione di San Gervasio sono ultimati il magazzino merci ed il piano caricatore, ed in corso di costruzione il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il rifornitore. Delle stazioni di Spinazzola e Poggiorsini sono pressochè ultimati tutti i fabbricati. Delle stazioni di Gravina e di Altamura sono ultimati il magazzino merci ed il piano caricatore, ed in corso di costruzione gli altri fabbricati.

Della fermata di Casale sono ultimati i cessi ed il piano caricatore. Della fermata di Sant'Eramo è ultimato il piano caricatore e sono in corso di ultimazione gli altri fabbricati.

Nella stazione di Gioia si stanno eseguendo diversi lavori di ampliamento, ma non si è ancora posto mano al nuovo fabbricato viaggiatori.

f) Passaggi a livello: Sono in numero di 98, in parte ultimati ed in parte in corso di esecuzione.

g) Opere diverse: Sono eseguite N. 20 opere di difesa e di consolidamento, ed alcune trovansi in corso di esecuzione.

h) Armamento: Sono eseguiti m. l. 108,410 di massicciata primo strato e m. l. 79,389 di secondo strato. La posa del ferro è fatta per m. 126,299, dei quali 23,000 già in esercizio, cioè da Rocchetta Melfi a Rapolla Lavello.

IV. Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Canzano. — *a) Movimenti di materie:* Venne previsto un movimento di materie fra scavi e rialzi di m. c. 701,800. cioè m. c. 290,820 in rialzo e m. c. 410,980 in scavo. Il lavoro è ultimato.

b) Opere d'arte: Sono ultimate, meno 42 che mancano dei soli lavori di finimento.

c) Gallerie: Sono tutte ultimate.

d) Case cantoniere: Sono in numero di 24, tutte ultimate, ad eccezione dei lavori di finimento.

e) Stazioni: Sono quasi per intero ultimate.

f) Passaggi a livello: Sono tutti ultimati, meno le chiusure.

g) Lavori diversi: Le opere di difesa e di consolidamento sono eseguite quasi completamente.

h) Armamento: La posa del ferro è fatta per m. 24,130. È eseguito il primo strato di massicciata per m. 26,050, ed il secondo per m. 10,900.

Tronco Canzano-Isernia. — Sono in corso di costruzione le grandi gallerie della Maiella e di Montepagano. I lavori eseguiti per la galleria Maiella sono i seguenti: ***scavo***: piccola sezione m. 954, grande sezione m. 908, strozzo m. 797; ***muratura:*** calotta m. 892, piedritti m. 747. Sono poi in corso lo scavo dei due pozzi, pel primo dei quali sono fatti m. 50 di scavo e m. 48 di rivestimento, e pel secondo m. 60 di scavo ed altrettanti di rivestimento. Sono inoltre ultimati il ponticello al chilometro 41.470, meno i lavori di finimento e le due case cantoniere situate, l'una all'imbocco e l'altra allo sbocco della galleria. Per i movimenti di materie sono eseguiti m c. 42,000 fra scavi e rialzi nei due tratti d'accesso alla galleria stessa.

Nella galleria di Montepagano sono eseguiti: ***scavo:*** piccola sezione m. 894, grande sezione m. 725, strozzo m. 747; ***muratura:*** calotta m. 792, piedritti m. 690, arco rovescio m. 350. Sono eseguite, meno le opere di finimento, le due case cantoniere che stanno l'una all'ingresso e l'altra all'uscita della galleria. Dal lato dello sbocco sono inoltre in costruzione due ponticelli. Sono anche eseguiti m. c. 13,800 di movimenti di materie per la formazione del corpo stradale nei tratti d'imbocco e sbocco della galleria.

I DISASTRI SULLE STRADE FERRATE

Riportiamo volentieri dal nuovo periodico *Natura ed Arte* (1) il seguente articolo dell'illustre economista italiano, prof comm. G. Boccardo, senatore del Regno.

Premesso il nome dell'autore, non occorre aggiungere parole per fermare l'attenzione dei nostri lettori sulla vasta e profonda dottrina e sulla pratica conoscenza delle cose che informano l'articolo.

Più precisa — aggiungiamo soltanto — e più saggia risposta non potrebbe darsi alle inconsulte diatribe, pur frequenti in certa stampa italiana, colle quali, sconsiderando affatto per particolari fini politico-sociali le cause dei disastri, e soventi volte travisandole, tutto travolgesi ed arrovesciasi con mentita sembianza nella commiserazione delle povere vittime.

* * *

Io dico francamente, per quanto possa parere strano a taluno: la mia meraviglia non è già che accada di tratto in tratto sulle ferrovie, e sempre più sovente, qualcuno di quei sinistri, la descrizione dei quali fa raccapriccio e terrore, ma bensì invece che quelle catastrofi siano relativamente rare.

Sopra 250 mila chilometri di ferrovie far correre *ogni giorno*, con una velocità che varia da 45 a 70 o più chilometri all'ora, trentamila treni di viaggiatori, con un minimo di due milioni di persone; coordinare queste percorrenze con quelle di almeno diecimila treni quotidiani di merci; predisporre negli orari, con l'approssimazione di frazioni di minuto, le coincidenze e le combinazioni di arrivi e di partenze da e per tutti i punti della bussola; dirigere quelle masse di due o trecento tonnellate sopra linee a grandi pendenze, nelle tenebre di gallerie lunghe diecine di chilometri, con curve di piccolo raggio, spesso sopra un solo binario; fare tutto ciò, servendo con esatta puntualità un grandissimo numero di stazioni affollate di viaggiatori, piene zeppe di bagagli, di merci, di animali; provvedere alla conservazione e alla manutenzione di un immenso materiale rotante; tale è il problema ferroviario che l'Europa ha osato porsi e che ha saputo risolvere.

E quando si pensa che il periodo di tempo in cui lo ha risoluto è sì breve che, appena da pochi anni, è sceso nella tomba quell'Adolfo Thiers (che pure non era un gonzo), il quale, in un celebre discorso parlamentare, profetava che

(1) *Natura ed Arte*, Rivista illustrata quindicinale italiana ed estera di scienze, lettere ed arti, N. 3, gennaio 1892 — Antica Casa editrice Dott. Francesco Vallardi - Roma e Milano.

le strade ferrate non sarebbero state mai che *un jouet d'enfants*, è impossibile non sentirsi compresi da un senso di alta e quasi religiosa ammirazione per quella schiera di colossi del pensiero e dell'azione che quel problema hanno con sì fulminea rapidità e con tanta matematica perfezione concepito e risoluto.

Avete mai riflettuto, o lettori, a quali fila molteplici e sottili è raccomandata la vostra e la vita dei vostri cari, allorchè a cuor leggero l'affidate alla ferrovia?

Pensate un momento, fra le mille, alla questione dei segnali. Un errore nella *lettura* di uno di quei dischi variamente colorati che avvisano il macchinista dello stato della linea, libera od occupata, può determinare uno di quegli scontri che producono inenarrabili eccidi e lutti spaventosi in centinaia di famiglie. Ebbene! Non sono trascorsi ancora molti anni dacchè si è pensato per la prima volta a sottoporre gli inservienti delle strade ferrate ad un esame tendente ad accertarsi che non siano affetti da quella imperfezione visiva che chiamiamo Daltonismo (*colour blindness*, cecità dei colori, come dicono gli inglesi), che consiste appunto nel confondere, nel non sapere distinguere le tinte che le strade ferrate adoperano nelle loro segnalazioni. Ora, bisogna sapere che, in media, fra cento persone, prese a caso, ce ne sono almeno sei colpite da questa infermità. Chi può dire quanti disastri furono da essa sola cagionati nel periodo precedente all'introduzione di questa prova speciale!

Un'altra tendenza del moderno sistema ferroviario è quella di sostituire, nella più larga misura possibile, la macchina all'uomo. Quanto più completamente automatico è lo strumento, tanto è più piccola l'intelligenza necessaria nello adoperarlo, e tanto è minore il pericolo di sviste, di sbagli, di errori. E, per conseguenza, quanto è maggiore la somma delle operazioni sottratte all'azione diretta dell'uomo, che è quanto dire alla sua stanchezza, alla sua negligenza, alla sua fallibilità, tanto minore è la probabilità che l'errore succeda.

Verissimo. Ma, anzitutto, non è possibile eliminare affatto cotesta azione dell'uomo: per quanto ridotta, essa è sempre necessaria, non foss'altro per sopravegliare alla macchina, agli apparati di scambio, di sicurezza, di segnalazione, ecc. E poi, appunto perchè automatici, guai se questi apparati non sono sempre in istato di perfezione: con la stessa azione necessaria e fatale ch'erano preordinati a sviluppare per la salvezza, determinano irresistibile la rovina.

Il regolare esercizio delle strade ferrate, difficile dappertutto, è difficilissimo in Italia, per le speciali nostre condizioni topografiche, finanziarie e sociali. E, checchè se ne dica, è una lode meritata delle nostre ferrovie, se i disastri vi sono rari non solo in modo assoluto, ma notevolmente meno frequenti che sulle linee straniere.

Nelle nostre reti sono tronchi di un'importanza commerciale di prim'ordine, con tracciati difficilissimi, tormentati da curve, da pendenze e contropendenze, con numerose e lunghe gallerie, con audaci opere d'arte, e, per soprassello, con un solo binario, senza che sia possibile, per le esigenze del servizio, applicarvi il *block-system*. E su queste linee il movimento cresce ogni giorno, e si vuole che alcuni treni pesanti per gran numero di vetture corrano con eccezionali velocità. Centri di attività mercantile mondiale, come Genova, hanno stazioni che in paesi i quali possiedono quelle di Monaco, di Baviera o di Francoforte o di Amburgo, sarebbero reputate appena sufficienti a città di decimo ordine. Se in mezzo a condizioni siffatte non si hanno a deplorare frequenti sventure, il merito, lo ripeto, è del buon ordinamento delle nostre ferrovie: perchè, come dice un proverbio inglese, strumento difettoso è gloria dell'operaio (*The defects of the tools are the glory of the workman*).

Alla maggiore frequenza dei sinistri, che da alcun tempo si deplora sulle linee europee, abbiamo udito attribuire una cagione che, se vera, dovette cattivarsi l'attenzione dei poteri sociali e delle classi dirigenti. Se ne vorrebbe accagionare un certo rilassamento della disciplina, uno spirito di malcontento alimentato specialmente dalle dottrine anarchiche collettiviste, che vanno, come nelle classi lavoratrici in generale, serpeggiando nel numeroso personale di servizio. E che qualche cosa di vero ci sia in questa opinione, hanno dovuto sospettarlo coloro che, all'indomani di un recente scontro, udirono un impiegato ferroviario declamare, in pubblica concione, contro il capitale senza viscere di pietà, che, non pensando ad altro che ad ingrossare i dividendi, sacrifica inesorabilmente i poveri proletari, dimenticando che in Italia questo inumano capitale riesce a stento a lucrare il 4 1|2 0|0 e vede l'azione quotata alle borse con un decimo di perdita sul valor nominale.

Senza creder punto che nel nostro sistema ferroviario non ci siano molti difetti da correggere e molti perfezionamenti da introdurre, siamo convinti però che molte meno lagnanze si leverebbero contro di esso, molti meno rimproveri gli si farebbero se i suoi censori si volessero dare il disagio di studiare le condizioni in mezzo alle quali si muove e i risultamenti che ha saputo osservare.

G. Boccardo.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul sesto Esercizio — 1890-91

(*Continuazione — Vedi Numero 50 del 1891 e 1*).

Servizio commerciale.

Più sopra abbiamo enumerate e studiate le cause generali che esercitarono ed esercitano tuttora una depressione sui traffici del paese.

Senza qui ripetere quanto già formò argomento delle precedenti osservazioni, possiamo assicurarvi che lo sviluppo del traffico è sempre oggetto di cure e studi speciali da parte della nostra Agenzia commerciale. Qualche nuovo provvedimento potè già attuarsi e di altri, più importanti, sono pronti i progetti nelle loro linee generali e stanno discutendosi colle altre Società.

Le risultanze del servizio doganale assuntosi dall'Amministrazione, a sensi dell'art. 8 delle Tariffe e condizioni per i trasporti, ovvero ad essa spettante per le cautele d'indole doganale da osservarsi per i trasporti affidatile, continuano a presentare un progressivo miglioramento, venendo il personale a rendersi più pratico delle complicazioni e responsabilità inerenti al servizio stesso.

Le irregolarità di maggior rilievo, quelle cioè della mancata presentazione totale di merci sottoposte al vincolo doganale, si evitarono; ma si ebbero alcune mancanze parziali per le quali si dovette sottostare al rigore della legge, che invero è gravissimo e che non si ottenne di veder mitigato in riguardo alla fortuità dei casi e alle esigenze del servizio ferroviario.

I rapporti col Ministero delle Finanze e con le Autorità doganali si mantennero buoni e nessuno dei contesti insorti uscì dalla sfera della decisione amministrativa.

Dal sistema di eseguire ad economia, con interessenza del personale, il servizio di facchinaggio delle merci a P. V. e relative manovre si ottennero anche nel decorso esercizio risultati favorevoli, con un risparmio di circa L. 170,000 in confronto delle presumibili spese con gli accolli ad imprese private; e quindi si andrà sempre più estendendo il sistema ad altre stazioni.

Orari e movimento dei treni.

Vi intratterremo avantitutto sulle modificazioni introdotte negli orari dei principali treni fra l'Italia superiore e la Capitale.

Coll'attivazione dell'orario invernale, onde rendere più regolare l'andamento dei treni diretti 3 e 4, turbato, principalmente in tale stagione, dal peso eccessivo dei suddetti treni, si separarono sulle tratte Novi-Roma e Roma-Novi i servizi da Torino e da Milano a Roma, e viceversa, ottenendo

ancora che i viaggi Roma Milano e viceversa si compiessero in meno di 13 ore coi treni 63 e 64, e quelli Roma-Torino e viceversa in circa 14 ore coi treni 3 e 4.

Col nuovo treno 64 si ebbe pure una celerissima corrispondenza da Roma a Marsiglia ed oltre e da Roma al Gottardo, trovando detto treno l'immediata coincidenza a Genova col diretto 44 per Ventimiglia e a Milano col treno 58 pel Gottardo.

Data l'ora di partenza però da Roma del treno 64 si è riconosciuto opportuno, a motivo di esigenze postali, di fare partire da Alessandria il treno 366 dopo l'arrivo del treno 4 accelerandolo in modo d'arrivare a Milano alle 1.20 pom.

Inoltre i treni 63 e 64 furono in via d'esperimento, prolungati sulla Roma-Napoli, durante la stagione invernale, e si ebbero risultati favorevoli nei riguardi della loro utilizzazione.

Coll'orario estivo invece i treni 63 e 64 fra Roma e Napoli vennero soppressi stante la sensibile diminuzione dei viaggiatori che in questa stagione si verifica. Questo stesso motivo determinò anche la riunione in un solo dei treni 3 e 63 da Genova a Roma.

Nel senso inverso però si lasciò inalterato lo sdoppio dei treni 4 e 64, perchè impegni internazionali non permettevano di rinunciare alla corrispondenza col Gottardo del treno 64. D'altronde i treni 4 e 64 sono stati meglio utilizzati, e l'orario di quest'ultimo offre grandi vantaggi per la comunicazione mattutina di Genova con Milano e Torino, essendosi fatto coincidere il treno 64 a Novi coll'accelerato 124 per Torino che viene così ad avere due arrivi alla mattina da Roma.

Un'altra modificazione notevole sulla linea di Roma si fu quella portata al treno 2 che dal 1° giugno u. s. parte da Roma alle 3.5 pom. anzichè alle 3.30 e, pur conservando tutte le sue corrispondenze, fu ridotto accelerato da Civitavecchia a Pisa con fermata in tutte le stazioni, ciò che permise di sopprimere il treno 216 da Grosseto a Pisa ed il 218 da Civitavecchia a Grosseto.

Dal 10 novembre 1890 al 1° aprile 1891 venne attivato un servizio settimanale con treni di lusso fra Parigi e Roma in corrispondenza col Club-train Parigi-Calais per e da Londra.

Per le esigenze sempre crescenti del servizio postale si è dovuto sdoppiare il treno discendente della valigia indiana, effettuandosi così due distinti treni, l'uno per servizio esclusivo della posta, l'altro per i soli viaggiatori.

Passando alle altre variazioni nei nostri orari, accenneremo quella relativa all'istituzione dei due nuovi treni diretti 79 e 80 fra Napoli e Brindisi, treni che percorrono l'intiera tratta nelle ore diurne, e sono in coincidenza a Napoli coi treni da e per Roma e a Brindisi colla valigia indiana.

Con questi due nuovi treni e con opportune modificazioni degli altri si poterono sopprimere alcuni treni omnibus e misti su diverse tratte di detta linea.

Sulla Genova-Ventimiglia, onde soddisfare a parecchie domande tendenti ad ottenere una diretta corrispondenza dei treni direttissimi 9 e 29 da Torino e da Milano colla riviera di Ponente, fu portata dalle 1.20 pom. alle 12 meridiane la partenza del treno accelerato 430 ed a tale scopo fu pure spostato il diretto 27 fra Torino e Savona dalle 3.40 pom. alle 8.40 ant. per farlo coincidere a Savona col 430 suddetto.

Così riassunte le principali modificazioni d'orario possiamo dirvi, circa l'andamento generale dei convogli, che, compiuti i lavori di raddoppio su alcune linee principali, i quali erano causa di perturbamento nella marcia dei treni importanti, esso fu generalmente soddisfacente, avendo sempre avuto cura di eliminare, per quanto possibile, altri motivi di ritardo quali le prolungate fermate nelle stazioni per il servizio della grande velocità e per la rifornitura d'acqua.

Prima d'indicare, nei riguardi dell'orario, le linee aperte all'esercizio, accenneremo all'attivazione del servizio viaggiatori al 1° luglio 1890 fra Roma-Trastevere e Roma-S. Paolo, effettuando il servizio di treni per i bagni di Ladispoli e Civitavecchia tanto da Trastevere quanto da Termini.

Il 15 luglio 1890 fu aperto il tronco Priola-Garessio, mediante semplice prolungamento delle due coppie fra Ceva e Priola;

Il 21 dicembre 1890 fu aperta la linea Viareggio-Lucca, con tre coppie di treni e con un servizio di vetture dirette fra Viareggio e Firenze per la linea adriatica di Lucca-Pistoia;

Il 9 marzo u. s. l'intera linea Avellino-Benevento, con tre coppie di treni, coincidenti con quelli della linea Cancello-Avellino;

Il 15 aprile u. s. il tronco Garessio-Trappa, mediante semplice prolungamento delle due coppie fra Ceva e Garessio;

Il 1° giugno u. s. il tronco Vernante-Limone; la nuova linea di circonvallazione Rogoredo-Porta Romana-Milano, P.S.; il tronco Ciampino. — Km. 6 coi relativi raccordi per le linee di Velletri-Frascati.

Si attivarono pure le nuove fermate di Chiaravalle Milanese fra Rogoredo e Locate; di Bozzole Monte fra Valenza e Torreberetti.

Lavori di completamento e assetto delle linee in esercizio.

Prendendo le mosse da quanto vi esponemmo nella relazione dello scorso anno, accenneremo brevemente ai lavori che in quella figuravano ancora in corso d'esecuzione, oramai quasi tutti compiuti, ed a quelli che durante questo esercizio furono intrapresi.

E così vi diremo che la linea di circonvallazione di Milano nel giugno di quest'anno ha potuto essere aperta pel solo transito dei treni merci, essendo stati limitati gli impianti della nuova stazione di Porta Romana a quelli strettamente indispensabili per il servizio degli stabilimenti che sono raccordati colla nuova linea.

Per detta stazione è stato presentato al Governo uno stralcio del progetto generale di L. 3,191,500, che contempla una spesa di poca importanza e riflette i soli lavori indispensabili per il servizio locale. Tale progetto parziale è ora in discussione col Governo, e si ha fiducia che potranno essere fra breve intraprese le opere relative.

I lavori delle nuove grandi officine di Torino proseguirono in relazione ai progetti approvati e fu possibile, durante l'anno, attivare nuovi riparti delle medesime: quelle poi di Rivarolo furono completamente ultimate, e fu anche possibile provvedere il relativo macchinario; alla loro attivazione mancano ora alcune opere esterne, le cui proposte si spera saranno fra breve approvate.

Fu aperta all'esercizio la nuova stazione di Bastia e la nuova curva di raccordo colla linea per Mondovì; fu pure aperta la nuova stazione di Capua, spostata a motivo della rettifica del tronco di linea, sul quale era situata la vecchia stazione. Sono stati ultimati i lavori della stazione di smistamento di Novi S. Bovo, e sono a buon punto quelli dello scalo merci a Genova P. B. oltre il Bisagno.

Il doppio binario sulla linea Milano-Torino potè essere attivato anche per la tratta Torrazza-Chivasso, e ciò a seguito dell'esecuzione dei lavori necessari in questa ultima stazione; nel giugno scorso è stata pure attivata la rimanente estesa di raddoppio fra Roma S. Paolo e Civitavecchia. Anche alla completa attivazione del secondo binario sulla linea Alessandria-Piacenza, non mancano che le tratte estreme fra Alessandria e Spinetta e fra San Nicolò e Piacenza; sulla prima non potrà esserlo che quando sarà stabilito il nuovo bivio al ponte Bormida, e sull'altra quando possa venir costrutto un nuovo ponte sulla Trebbia. L'intera tratta da Segni a Caserta è esercitata a doppio binario fino dal 3 marzo scorso, quando venne attivato sull'ultima tratta Mignano-Tora Presenzano.

In adempimento al disposto dell'art. 8 della legge 20 luglio 1888 venne presentato al Governo anche il progetto per la costruzione del secondo binario sul tronco Cancello-Napoli, coll'ampliamento della stazione di Cancello, dell'importo di L. 2,570,000. Coll'attuazione di tale progetto, l'intiera linea da Roma a Napoli sarà esercitato a doppio binario quando, ben inteso, sarà aperto il nuovo tronco Roma-Segni.

Fra i lavori più importanti eseguiti od in corso, la maggior parte in base a verbale d'urgenza, a sensi dell'art. 64

del capitolato, citeremo il rifacimento di binario sulla linea Asti-Mortara e sulla Gallarate-Varese; il ricarico della massicciata sulla Ivrea-Aosta, il rinforzo e la difesa di alcune pile del ponte sul Po presso Valenza; il restauro della grande galleria di Ronco sulla linea Succursale dei Giovi; la parziale ricostruzione del rivestimento della galleria Fey sulla Alessandria-Cavallermaggiore; il riordinamento della galleria dei Termini d'Arcola sulla linea Genova-Spezia, l'ampliamento della stazione di Viareggio per l'innesto della linea di Lucca; l'alzamento di livelletta presso i ponti di Gragnano e Parce fra Chiusi e Chianciano; l'impianto del servizio merci alla stazione di Certaldo; il riordino ed ampliamento della stazione di Eboli; il consolidamento della galleria di Rutino sulla Battipaglia-Castrocucco; diversi consolidamenti di frane, alzamenti di livellette, deviazioni della sede stradale, costruzioni di scogliere e di gallerie artificiali, ed altre importanti opere di ripristino e di difesa sulle linee Napoli-Metaponto, Taranto Reggio, Sibari-Cosenza, Battipaglia Castrocucco-Reggio, lavori tutti resi indispensabili dai gravissimi ed estesi guasti avvenuti nello scorso dicembre, che furono causa di ripetute interruzioni dell'esercizio su tutte quelle linee con conseguenze assai gravi anche nei riguardi del diminuito traffico delle linee stesse.

Abbiamo recentemente avuta l'approvazione di massima delle proposte rassegnate, ed alle quali accennavamo nella relazione dello scorso anno, per l'impianto del Block-System sulla importantissima linea Genova-Spezia e fino a Sarzana, ed ora sono in corso le forniture dei materiali relativi, onde provvedere a detto impianto.

Sono stati rassegnati all'approvazione i progetti per la ricostruzione del vôlto e dei piedritti in alcune tratte della galleria di Valenza; per la sistemazione di frane e per opere di difesa in due distinte località della linea Savona-Bra; per consolidamento di alcune trincee della linea Empoli-Chiusi; per ampliamento della stazione di Segni; per sistemazione e consolidamento di frane e scarpati in varie località delle linee Eboli-Metaponto, Taranto-Reggio, Battipaglia-Castrocucco, ed altri per rifacimento di binari e per risanamento della massicciata su linee diverse.

Durante lo scorso esercizio, stante l'assoluta impossibilità di ottenere stanziamenti di spese sui fondi speciali, si dovettero eseguire, alle condizioni dell'art. 101 del Capitolato, col rimborso cioè in fine dell'esercizio ed in base a stima, alcuni lavori di nostra iniziativa, fra i quali accenneremo soltanto, come il più importante, l'alzamento della tettoia merci verso via Andrea Doria a Genova P. P., onde ottenere due nuovi piani ad uso dei nostri uffici. Abbiamo poi intrapresa la costruzione di un fabbricato, su aree a nord del palazzo ex-Litta, nel quale dovranno trovar posto tutti gli uffici aventi sede a Milano, attualmente collocati in case private con non lieve disagio. Questo fabbricato viene intieramente costrutto coi fondi della Società, che ne rimane quindi libera proprietaria.

Chiuderemo informandovi che sono in corso di progetto, di approvazione e anche di esecuzione, alcuni lavori di esclusivo interesse militare, da attuarsi nelle nostre stazioni, e la cui spesa sarà integralmenle sostenuta dal Ministero della Guerra.

Materiale rotabile.

Nel luglio dello scorso anno il Governo mise a disposizione della Società, per acquisto di materiale rotabile di prima dotazione delle nuove linee complementari, la somma di circa L. 3,400,000, di cui L. 2,250,000 sull'esercizio 1890-91 e L. 1,150,000 sull'esercizio 1891-92.

Con detto fondo si acquistarono:

N. 24 locomotive;
» 35 carrozze di 1ª classe;
» 41 carrozze miste di 1ª e 2ª classe.

Le relative gare, ristrette alla sola industria nazionale, ebbero luogo nel novembre dello scorso anno.

Nel febbraio corrente anno il Ministero dei Lavori Pubblici comunicava alla Società l'ammontare delle somme che le sarebbero state assegnate nel quinquennio luglio 1891-giugno 1896 per acquisto di materiale rotabile di prima dotazione delle nuove linee complementari, nella cifra di 14 milioni circa, e faceva invito per la presentazione di un programma completo per l'utilizzazione di detto stanziamento.

La Società iniziò subito gli studi per corrispondere colla massima sollecitudine a tale invito, e nel maggio u. s. rassegnò all'approvazione del Governo il programma richiesto.

Senonchè il Governo medesimo, nell'agosto u. s., informò la Società che, in seguito a riduzioni apportate nel bilancio dei Lavori Pubblici, non era più il caso di pensare ad un programma d'acquisto di rotabili riguardante un quinquennio, aggiungendo che per l'esercizio 1891-92 metteva a disposizione un fondo di 2 milioni, in base al quale doveva essere ripresentato il nuovo programma comprendente tanto il materiale rotabile che quello d'esercizio.

In seguito a tale nuova comunicazione venne concretato detto programma, del cui svolgimento sarà fatto cenno nella prossima relazione.

Come venne annunziato lo scorso anno, la Società si occupò della rinnovazione del materiale rotabile che aveva raggiunta l'età limite stabilita dal Capitolato d'esercizio, e che doveva essere demolito.

Essendosi potuto venire ad accordi col Governo per il pratico funzionamento del fondo di riserva all'uopo stabilito e sull'opportunità di sostituire i rotabili vecchi con altri di tipo moderno e perfezionati, imputando la maggiore spesa a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali, venne proposta la rinnovazione di:

N. 3 locomotive; 1 carrozza-salone; 13 carrozze di 1ª classe; 24 carrozze di 2ª classe e 50 carrozze di 3ª classe.

Detta proposta essendo stata approvata, le relative gare, pure totalmente riservate all'industria nazionale, ebbero luogo alla fine di novembre scorso anno. Però le consegne di detti rotabili non avranno luogo che nell'esercizio 1891-92.

La spesa totale incontrata per tale rinnovazione ammonta a L. 1,152,800 così ripartita, in base alle disposizioni del Capitolato d'esercizio, fra i tre enti interessati:

a carico della Società	L.	90,780
» del terzo fondo	»	528,480
» della Cassa aumenti patrimoniali	»	533,540
	L.	1,152,800

Contenzioso.

Interessa specialmente di riferire circa le cause portate avanti il Collegio arbitrale costituito a sensi dell'art. 17 della Legge 27 aprile 1885, N. 3048, e dell'art. 106 del Capitolato d'esercizio.

Come fu accennato nella relazione presentata alla Assemblea Generale del 27 novembre 1890, al principio del nuovo anno finanziario trovavansi in corso tre di queste cause:

1ª La causa per il personale delle costruzioni ceduto alla Società dal Governo (Interpretazione dell'art. 82 del Capitolato d'esercizio).

Nè il Governo nè la Società si decisero finora a spingerla innanzi, onde è rimasta giacente allo stesso punto;

2ª La causa per l'incorporamento della Succursale dei Giovi, come linea di prima o di seconda categoria.

Il Collegio arbitrale ha pronunciato la propria sentenza il 9 gennaio u. s., ed ha accolto interamente l'istanza della Società, dichiarando che la detta linea deve incorporarsi nella rete principale come linea di prima categoria a partire dal 1° gennaio 1892.

Contro questa sentenza il Governo ha appellato avanti la Corte d'Appello di Roma con citazione del 25 febbraio p. p.;

3ª La causa circa le competenze passive delle spese per i noleggi e gli interessi delle obbligazioni emesse per l'acquisto di nuovo materiale.

Fu pronunciata la sentenza dal Collegio arbitrale in data del 21 maggio u. s., e, respinta una eccezione pregiudiziale della Società, fu accolta nel merito la tesi da essa sostenuta, dichiarandosi che le dette spese devono stare a carico del Governo.

Anche contro questa sentenza il Governo, con citazione del luglio u. s. sporse appello alla Corte d'Appello di Roma.

Alle tre cause suddette venne nel frattempo ad aggiungersene una quarta, iniziata pure dal Governo con citazione del 20 marzo u. s., colla quale chiede debbano essere poste a carico della Società le pensioni di grazia accordate dalle precedenti Amministrazioni ferroviarie sui fondi dell'esercizio. La Società sostiene di dover rimanere estranea a tali pensioni o tutt'al più che, qualora sia tenuta ad assumerne il pagamento, altrettanto debba poi fare il Governo quando cesseranno i contratti d'esercizio.

È fissata l'udienza del 17 dicembre p. v. per la discussione della causa avanti il Collegio arbitrale.

Circa le altre più importanti controversie causate dalle costruzioni, dai provvedimenti riguardanti il personale, dai trasporti e dagli infortuni, ecc. ecc , vi rimandiamo all'allegato *B*. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Rete Mediterranea.

(*Prodotti approssimativi del traffico nel primo semestre dell'esercizio 1891-1892 ossia dal 1° luglio al 31 dicembre 1891*).

Lunghezza. — Chilometri in esercizio al 31 dicembre 1891: N. 4832, dei quali 4153 della Rete principale e 679 della Rete secondaria — Chilometri in esercizio al 31 dicembre 1890: N. 4761, dei quali 4086 della Rete principale e 675 della Rete secondaria.

Media dell'esercizio corrente in confronto coll'esercizio precedente: + 67 per la Rete principale; + 11 per la Rete secondaria.

Prodotti complessivi. — Nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92 L. 61,465,782.03, delle quali L. 57,438,851.94 per la Rete principale e L. 4,026,930.09 per la Rete secondaria. Vi ebbe adunque nel 1° semestre dell'esercizio corrente un aumento di L. 106,381.08 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente, è cioè L. 34,513.24 per la Rete principale e di L. 71,867.74 per la Rete secondaria.

Tutte le categorie del traffico furono in aumento nel corrente esercizio eccetto le merci a P.V. sulla Rete principale che segnarono una diminuzione di L. 190,455.60 ed i viaggiatori, bagagli e cani sulla Rete secondaria che diedero rispettivamente un minore introito di lire 26,196.47 e di L. 3030.13.

Prodotto chilometrico. — Nel 1° semestre 1891-92 il prodotto chilometrico fu di L. 13,830.69 con una diminuzione di L. 218.34 sulla Rete principale in confronto al 1° semestre 1890-91; e fu di L. 6082 sulla Rete secondaria con aumento di L. 7.62 in confronto al 1° semestre 1890-91.

><

Riattivazione dei treni di lusso settimanali tra Parigi e Roma, via Modane-Torino-Genova.

Come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 50 del 1891, pag. 799, dal 4 corrente venne ripresa la effettuazione dei treni di lusso settimanali da Parigi a Roma via Modane-Torino Genova e viceversa, in diretta corrispondenza col *club-train* Londra-Parigi.

Dal 4 corrente, e fino a nuovo avviso, nella notte dal lunedì al martedì d'ogni settimana parte da Parigi (Nord) per Roma in continuazione del *club-train* proveniente da Londra, un treno di lusso, composto di sole vetture *salons* e *sleeping-cars*, nonchè di una vettura *restaurant.* Il treno stesso ripartirà da Roma per Parigi e Londra la mattina del seguente mercoledì.

Il numero dei posti è limitato.

Sono ammessi nei treni di lusso per e da tutte le stazioni di fermata, indicate da speciale orario, i soli viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe d'una delle categorie seguenti, e che hanno inoltre pagato la sopratassa per l'uso dei posti nelle sopradette vetture di lusso:

a) a *tariffa intiera*, compresi gli onorevoli signori Senatori e Deputati, nonchè i ragazzi viaggianti a metà prezzo;

b) di *viaggio circolare e di congiunzione*, purchè comprendenti il percorso Roma-Torino o viceversa;

c) d'*andata e ritorno:* Brindisi-Taranto-Roma-Londra; Napoli-Londra; Napoli-Genova; Milano-Torino-Londra; Milano-Torino-Parigi; Torino-Londra; Torino-Parigi; e viceversa; e quelli per e dalla Sicilia, compresi gli andata e ritorno speciali per l'Esposizione di Palermo.

><

Per il prolungamento della ferrovia Palermo-Corleone fino al confine della Provincia.

Nelle « Informazioni » del n. 50 a pag. 799 abbiamo accennato alla presentazione fatta al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Deputazione Provinciale di Palermo, di un progetto di un tronco di ferrovia in prolungamento della linea Palermo Corleone sino al confine della Provincia di Palermo.

Intorno ad un tale *progetto* riceviamo ora le seguenti informazioni:

Trattasi di ferrovia economica da Corleone a Chiusa e San Carlo, con scartamento di m. 0.95 in conformità al 4° tipo delle ferrovie complementari considerate dalla Legge del 29 luglio 1879.

La lunghezza totale del tronco è di m. 37,672.84 la quale nel senso planimetrico è ripartita in m. 19,422.73 di rettifili ed in m. 18,249.61 di tratti in curva con raggio minimo di m. 90. Nel senso altimetrico la lunghezza medesima è divisa in m. 15,548.07 di livellette in ascesa con pendenza massima del 33 per $^0/_{00}$, ed in m. 17,956.70 di livellette in discesa con pendenza massima del 35 p. $_0/_{00}$; il resto è in orizzontale.

La piattaforma stradale ha la larghezza di m. 3.80.

Per la costruzione del tronco sono previste le seguenti opere: N. 7 gallerie della lunghezza totale di metri 725; N. 5 stazioni per le località di cui infra: Campofiorito, Contessa Eutellina, Bisaquino-Palazzo Adriano, Chiusa Sclafani-Giuliana, e San Carlo; N. 1 fermata a Censiti; N. 39 passaggi a livello, di cui 3 per strade provinciali, 24 per strade e sentieri di servizio pubblico e 12 sopra sentieri vicinali e privati; N. 7 caselli di guardia; N. 15 garette; N. 148 acquedotti, di cui N. 45 di m. 0.60 di luce; N. 69 di m. 0.80 e N. 34 di m. 1; N. 49 ponticelli, di cui N. 20 da m. 1.50; N. 8 da m. 2; N. 14 da m. 3 e N. 7 da m. 4; N. 6 ponti, dei quali N. 3 da m. 5; N. 1 da m. 7; N. 1 da m. 8 e N. 1 da m. 10; metri 30 di muri di sottoscarpa e m. 35 di muri di sostegno; 1 cavalcavia da m. 8; 1 sottopassaggio da m. 4; un viadotto a 7 luci da m. 12 caduna sul torrente Baticano.

Pel materiale mobile sono preventivate le seguenti forniture: N. 3 locomotive; N. 8 vetture per viaggiatori, di cui 2 di 1ª classe, 2 di 2ª classe e 4 di 3ª classe; N. 30 carri da merci della portata ognuno di 6 tonnellate, di cui N. 10 coperti, N. 10 scoperti a sponde alte e N. 10 scoperti a sponde basse.

L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer del peso di circa 20 kg. a metro lineare, della lunghezza di m. 8, congiunte fra loro a giunto sospeso e collocate su 9 traverse per ogni campata.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione del tronco, tenuto conto di L. 236,400, previste per

l'acquisto del materiale mobile, ascende a L. 4,420,000, ciò che corrisponde ad una spesa media chilometrica di L. 117,328.

><

Per il trasporto ferroviario della lignite.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a far pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè vogliano manifestare il loro intendimento in merito alla riduzione di prezzo pel trasporto della lignite, onde con un esperimento su grande scala vedere se sia economicamente possibile l'impiego del combustibile fossile nazionale, invece del litantrace negli usi ordinari delle industrie.

Il Ministero di Agricoltura e Commercio è stato indotto a risollevare la preaccennata questione dell'esperimento abbastanza soddisfacente fatto recentemente dell'impiego del gaz distillato dalla lignite per l'illuminazione della città di Spezia, dal quale sarebbe risultato la buona qualità del gaz medesimo e quindi la convenienza tecnica dell'impiego della lignite.

A proposito dell'accennato esperimento fatto alla Spezia, ricordiamo che di esso abbiamo dato ampio cenno nel n. 40 del 1891, pag. 641. Ricordiamo inoltre che già nelle « Informazioni » del n. 49 del 1891, pag. 783, abbiamo accennato ad istanze di parecchi proprietari o escavatori di miniere di lignite al Ministro dei Lavori Pubblici per una riduzione di tariffa di trasporto.

><

Percorrenza del materiale della Mediterranea nell'esercizio 1890-91.

Diamo nei seguenti prospetti l'indicazione delle percorrenze del materiale mobile in servizio sulle ferrovie della Rete Mediterranea, durante l'esercizio 1890-91, distintamente per ogni trimestre:

I. — *Locomotive.*

Primo trimestre.	km.	7.928.658
Secondo »	»	7.867.119
Terzo »	»	7.482.297
Quarto »	»	7.483.756
Totale	km.	30.761.830
Quantità media in servizio . . .	N.	1,269
Percorrenza media	km.	24.341

II. — *Carrozze.*

Primo trimestre.	km.	33.360.583
Secondo »	»	30.833.446
Terzo »	»	28.479.144
Quarto »	»	30.098.277
Totale	km.	122.771.450
Quantità media in servizio . . .	N.	3,655
Percorrenza media	km.	33.590

III. — *Bagagliai.*

Primo trimestre.	km.	7.868.097
Secondo »	»	7.917.662
Terzo »	»	7.442.811
Quarto »	»	7.217.371
Totale	km.	30.445.941
Quantità media in servizio . . .	N.	937
Percorrenza media	km.	32.493

IV. — *Carri.*

Primo trimestre.	km.	64.189.735
Secondo »	»	63.910.883
Terzo »	»	58.771.851
Quarto »	»	61.983.831
Totale	km.	248.856.300
Quantità media in servizio . . .	N.	21,546
Percorrenza media	km.	11.550

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in merito ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per la costruzione di un viadotto in muratura nella località denominata Costa al km. 287 della *linea Terontola-Firenze.* La spesa preventivata pel detto viadotto, composto di n. 11 arcate da metri 12 caduna, ammonta a L. 232,000;

2. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di difesa lungo i tronchi da Fornovo a Ghiare, nella *ferrovia Parma-Spezia,* eseguiti dall'Impresa Pietro Valentini.

><

Il Consiglio di Stato ha dato un nuovo parere intorno alla *controversia* esistente fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia e lo Stato, circa la *competenza passiva delle spese necessarie per la delimitazione e terminazione della proprietà ferroviaria,* resa obbligatoria dalla legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria.

><

Consiglio di Stato.

(*Membri e composizione delle Sezioni per il 1892*).

Pubblichiamo, come di consueto al principio d'ogni anno, la composizione del Consiglio di Stato e delle singole sue Sezioni per l'anno corrente.

Presidente: Tabarrini comm. Marco, vice-presidente del Senato. — *Segretario generale:* Noghera comm. Eugenio.

(*Sezione I. — Interno; Istruzione pubblica*).

Presidente: Saredo comm. Giuseppe, senatore del Regno. — *Consiglieri:* Arabia comm. Tommaso; Astengo comm. Carlo; Inghilleri comm. Calcedonio; Tarchioni comm. Telesforo (in aspettativa per ragioni di salute); Guala comm. Carlo; Bonghi comm. Ruggero, deputato; Serena comm. Ottavio; Bonfadini comm. Romualdo. — *Referendari:* Rodriguez comm. Francesco; Bergöen comm. Aristide.

(*Sezione II. — Grazia e Giustizia; Lavori Pubblici; Poste e Telegrafi; Affari esteri*).

Presidente: Martinelli comm. Massimiliano, senatore del Regno (in aspettativa per ragioni di salute). — *Consiglieri:* D'Anna comm. Vincenzo; Mazzolani comm. barone Carlo; Carta Mameli nobile comm. Michele; Celesia comm. Lorenzo; Ellero comm. Pietro, senatore del Regno; Motta comm. Achille; Imperatrice comm. Giuseppe; Romanelli comm. Alessandro. — *Referendari:* Pantaleoni commendatore Luigi Angelo; Pellizzari comm. Francesco.

(*Sezione III. — Finanze; Tesoro; Guerra; Marina; Agricoltura, Industria e Commercio*).

Presidente: Perazzi commendatore Costantino, senatore del Regno. — *Consiglieri:* Busacca Del Gallo D'Oro com-

mendatore Raffaele, senatore; Giolitti comm. Giovanni, deputato; Ellena comm. Vittorio, deputato; Palma comm. Luigi; Boccardo comm. Gerolamo, senatore; Beltrani-Scalia comm. Martino; Malvano comm. Giacomo (in missione di Segretario generale al Ministero degli affari esteri); Curcio comm. Giorgio, deputato; N. N. — *Referendari:* Sciacca comm. Gaetano; Borselli comm. Augusto.

(Sezione IV. — Giustizia amministrativa).

Presidente: Spaventa comm. Silvio, senatore del Regno. — *Consiglieri:* Bianchi comm. Francesco; Giorgi comm. Giorgio; Semmola comm. Guglielmo; Bonasi conte comm. Adeodato, deputato; Rosmini comm. Cesare; Tiepolo commendatore Gian Domenico; Nardi Dei comm. Innocenzo; Canna comm. Francesco. — *Referendari:* Perla commendatore Raffaele; Bertarelli comm. Pietro.

><

Corte dei Conti.

(Membri e composizione delle Sezioni per il 1892).

Anche per la Corte dei Conti del Regno pubblichiamo la composizione per il corrente anno.

Presidente: Duchoquè Lambardi comm. Augusto, senatore del Regno. — *Procuratore generale:* Mandarini commendatore Vincenzo. — *Segretario generale:* Martuscelli comm. Enrico.

Sezione I.

Presidente: Duchoquè Lambardi comm. Augusto. — *Consiglieri:* Calligaris comm. Francesco; Vazio commendatore Napoleone; Cerboni comm. Giuseppe; Morosini commendatore Pietro. — *Segretario:* Martuscelli comm. Enrico, segretario generale.

Sezione II.

Presidente: Caccia comm. Gregorio, senatore. — *Consiglieri:* Cotti comm. Pietro; Pagnolo comm. Gaetano; Paternostro comm. Francesco, senatore; Cerboni, predetto. — *Segretario:* Cappiello cav. Gaetano, capo divisione.

Sezione III.

Presidente: Finali comm. Gaspare, senatore. — *Consiglieri:* Gulli comm. Enrico; Gallotti comm. Cesare; Breganze comm. Luigi; Baccelli comm. Giovanni. — *Segretario:* Petrecca comm. Carlo, capo divisione.

><

Ferrovia del Gottardo.

(Emissione di fr. 8,000,000 in Obbligazioni 4 0[0).

La Società della Ferrovia del Gottardo ha aperto la sottoscrizione per fr. 8,000,000 di Obbligazioni coll'interesse del 4 0[0. Il prezzo di emissione è fissato in fr. 101 per ogni obbligazione.

La sottoscrizione è aperta nei giorni 11 e 12 corrente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Prossima adunanza del Comitato.* — Ci si annuncia che i membri del Comitato ferroviario sono invitati ad una riunione che avrà luogo l'11 corrente a Varese, presso la Camera di Commercio, per avere comunicazione del decreto di concessione della linea e deliberare su altri oggetti relativi alla ottenuta concessione.

Circa questa vedansi le « Informazioni » del numero 52 del 1891, pag. 828.

Ferrovia pel nuovo campo boario a Roma. — *Proposta della Giunta Municipale al Consiglio Comunale.* — Per condurre il bestiame di ogni specie, che giunge per strada ferrata, al nuovo campo boario al Testaccio si è riconosciuta la necessità di costruire un piano scaricatore con relativo binario.

L'Impresa Marotti-Frontini e Ditta U. Geisser e C., concessionaria del quartiere industriale del Testaccio, offrì di cedere un binario di sua proprietà, costruito per trasportare i suini alla pelanda, dietro rimborso delle spese di impianto accertate in L. 30,000. Riunita la spesa occorrente per la maggiore estensione del binario, e per la formazione del piano scaricatore, con questa della cessione del binario, risulta una cifra di circa 83,000 lire.

La Giunta pertanto domanderà al Consiglio che voglia approvare l'acquisto suddetto.

Tramvie a vapore in provincia di Parma. — *Circa la concessione.* — Intorno alla concessione di tramvie a vapore nella provincia di Parma, per precedenti notizie delle quali rinviamo i nostri lettori al n. 22 del 1891, pag. 348, riportiamo dalla *Perseveranza:*

« Finalmente, dopo quasi dieci anni di studii, di concessioni, d'appalti, fatti e disdetti, sembra sia ormai definitiva e seria l'ultima concessione per una completa rete di tramways a vapore, che dovrebbe allacciare il capoluogo coi centri principali della provincia: si dà anzi come già fissato il giorno in cui dovranno cominciare i lavori. Quando saranno davvero cominciati si avrà però un doppio argomento di soddisfazione, perchè oltre di aver giovato agli interessi economici delle popolazioni, non si saranno compromesse le condizioni finanziarie dei bilanci della Provincia e dei Comuni, che procedettero con avvedutezza e cautele meritevoli del maggior encomio. L'esempio di altre Provincie vicine, e più di tutte di quella di Mantova, che, per favorire l'apertura di linee di trams, si sobbarcarono a sacrifizi superiori alle loro forze, ha almeno servito a rendere più caute quelle che vi si decisero posteriormente ».

Binario d'allacciamento fra la tramvia Brescia-Mantova-Ostiglia ed i binari della stazione di Mantova. — *Presentazione di schema di convenzione al Governo.* — D'accordo coll'Amministrazione provinciale di Mantova, la Direzione delle Ferrovie Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici lo schema di convenzione per la concessione dell'impianto di un binario d'allacciamento fra la tramvia Brescia-Mantova-Ostiglia ed i binari della stazione di Mantova.

La spesa è preventivata in L. 210,456.88; in essa concorre la provincia di Mantova.

Tramvie ed omnibus di Roma. — *Il compromesso tra il Comune e la Società Romana al Consiglio Comunale.* — Tra le proposte all'ordine del giorno del Consiglio Comunale di Roma, convocato per la sera del 5 corrente, vi ha « Compromesso con la Società Romana Tramways-Omnibus e relative modificazioni per il servizio dei tramways ».

Ricordato, all'uopo, che di tale « Compromesso » abbiamo già fatto cenno, con richiamo a precedenti notizie, nel n. 1 del 1891, a pag. 9, riassumiamo ora brevemente lo stato attuale della questione ed il nuovo schema della convenzione.

Nel dicembre 1890 fra la Società Tramways-omnibus ed il regio Commissario stipulavasi un compromesso per concessioni e modificazioni di alcune linee di tramvia.

Questo compromesso dovendo quindi essere approvato dal Consiglio Comunale, fu esaminato attentamente e si riconobbe la necessità di introdurvi delle modificazioni, le quali, dopo parecchie trattative, furono accettate dalla Società Romana.

Il nuovo schema di convenzione è stato distribuito il 2 corrente ai consiglieri comunali.

Esso consta di 27 articoli, nei quali si propone l'esercizio di 3 nuove linee: 1. dalla ferrovia (Termini) per via Cavour a piazza Venezia; 2. da piazza Venezia per Ripetta a piazza del Popolo; 3. da S. Giovanni per la via Giovanni Lanza in congiungimento con qnella esistente che passa per via Merulana.

Si prescrivono le ore pel servizio: nelle sere di rappresentazione all'Argentina, il Comune potrà stabilire che le

corse della linea di Trastevere si limitino fra la stazione omonima e il largo di via Arenula.

La Società dovrà corrispondere al Comune, dopo due anni dal contratto, L. 140 mila che potranno essere aumentate in ragione del totale degli introiti lordi, quando il computo del 2 per cento per gli omnibus e del 7 per cento per le tramvie darà una somma maggiore di 140 mila lire.

— Il « compromesso » venne in discussione al Consiglio Comunale nella seduta di ieri, 8. Respinta la proposta sospensiva, fu rinviata ogni deliberazione ad altra seduta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Per il reclutamento del reggimento ferroviario dal punto di vista tecnico.* — Di questo « reggimento francese delle strade ferrate », ossia del 5° reggimento del Genio, ci siamo parecchie volte occupati nel *Monitore*, al cui n. 33 del 1891, pag. 528, rimandiamo i nostri lettori per richiamo a precedenti notizie.

Annunciasi ora che il Ministro della Guerra ha testè presi importanti provvedimenti per assicurare il reclutamento, dal punto di vista tecnico, dello stesso reggimento.

Riassumiamo brevissimamente i principali di tali nuovi provvedimenti.

Nel contingente annuale sarà compreso un certo numero di impiegati ferroviari designati dal Ministro della Guerra sulle liste fornitegli dalle Amministrazioni delle sei grandi Compagnie e della rete dello Stato.

Il reggimento, sul piede di pace, oltre il consueto effettivo, comprenderà anche un determinato numero di soldati, distaccati lungo la rete, per apprendervi tutte quelle nozioni professionali che sono utili al servizio militare delle ferrovie. Questi soldati, che durante il servizio ferroviario non cessano di fare parte dell'esercito attivo, dovranno in ogni caso raggiungere il loro Corpo appena vi sieno richiamati.

Alla lor volta gli impiegati ferroviari che furono ascritti al reggimento delle ferrovie, finchè non facciano passaggio alla territoriale, non potranno mai essere classificati tra gli impiegati autorizzati a non prestare servizio in caso di mobilitazione.

I soldati distaccati lungo le reti ferroviarie saranno scelti ogni anno il 15 ottobre tra quelli che abbiano a compiere almeno due anni di ferma, che sappiano leggere e scrivere ed abbiano una sufficiente istruzione militare. Il loro numero complessivo è di 192 ogni anno, e cioè: 30 sulle reti dell'Ouest, del Nord, dell'Orléans e dello Stato; 18 sulle reti dell'Est e del Midi; 36 sulla rete della Paris-Lyon-Méditerranée.

Essi poi saranno così distribuiti: due terzi, in servizio della via; un sesto, in servizio dell'esercizio; un sesto in servizio della trazione. Nessuno potrà essere adoperato negli uffici di spedizione e di contabilità; nessuno potrà essere impiegato come disegnatore, come manuale; nessuno, poi, potrà trovare posto nell'Amministrazione centrale.

Annualmente questi soldati saranno passati in rivista da un capitano del reggimento ferroviario, il quale dovrà rendersi un preciso conto dell'impiego ad essi assegnato e della acquistatavi istruzione.

— Ogni anno, infine, previ accordi colle Amministrazioni interessate, un certo numero di compagnie del reggimento delle ferrovie potrà essere distaccato, durante un periodo di due o tre mesi, lungo la rete per compiervi, a titolo di esercizio, lavori di posa dell'armamento e di rifacimento del corpo stradale. Inoltre, su dimanda delle Amministrazioni, alcuni distaccamenti potranno essere incaricati di costruire lungo la rete ponti in legnami e metallici e compiere tutti quei lavori di riparazione e mantenimento che ai soldati potrebbe spettare in tempo di guerra.

— Gli agenti delle Amministrazioni ferroviarie concorreranno al reclutamento degli ufficiali di riserva del reggimento per un massimo di 78 posti. Questi sono così ripartiti fra le grandi Compagnie: 12 per l'Ouest, il Nord e l'Orléans; 9 per l'Est e il Midi; 6 per lo Stato; 18 per la Paris-Lyon-Méditerranée. Tutti questi ufficiali sono ogni due anni assoggettati ad un periodo di istruzione di 28 giorni.

Ferrovie Inglesi. — *Assicurazioni per gli accidenti ferroviari.* — Ricorderanno i nostri lettori che nel n. 50, pag. 801, in questa stessa rubrica, sotto « Ferrovie Austriache » abbiamo annunciato di due proposte presentate ad una speciale Commissione per l'assicurazione contro gli accidenti ferroviari.

Su quest'importante argomento riassumiamo ora dall'*Economiste* di Bruxelles alcune notizie su tale assicurazione in Inghilterra ove, essendosi costrutte le prime ferrovie, si riconobbe prontamente la necessità di garantire pecuniariamente i danni degli accidenti ferroviari. Notiamo intanto che è dal 1840 che il « Board of Trade » pubblica diligenti e particolareggiate statistiche sugli accidenti che avvengono colà sulle ferrovie.

La prima Compagnia d'assicurazione si costituì in Inghilterra nel 1849 sotto il nome di « Railway passengers Insurance Company »; ed ora ha così sviluppata la propria azienda da contare un provento annuale di oltre 6,000,000 di franchi.

Essa assicura i viaggiatori contro gli accidenti d'un viaggio su strade ferrate, per un tempo determinato o per tutta la vita, ma specialmente per un semplice viaggio o per l'andata e ritorno. Queste ultime assicurazioni si fanno presso le stesse stazioni a mezzo di uno speciale biglietto; a tale uopo la Compagnia è autorizzata dal Parlamento a valersi, per la distribuzione di tali biglietti, degli agenti ferroviari e i biglietti d'assicurazione hanno la stessa validità e durata dei biglietti di viaggio.

Le tariffe della Compagnia d'assicurazione variano secondo le classi dei viaggiatori; i biglietti di assicurazione per la prima classe costano 30 centesimi per la assicurazione di L. 25,000 in caso di morte; i biglietti di seconda classe 20 centesimi per un'assicurazione di L. 12,500, i biglietti di 3ª classe 10 centesimi per un'assicurazione di L. 5000. I prezzi raddoppiano per i biglietti d'andata e ritorno ed aumentano per i treni speciali ed i treni di piacere.

I viaggiatori della 3ª classe danno il maggior contingente alle assicurazioni. Ciò poi, che più d'ogni altra cosa favorisce lo smercio dei biglietti di assicurazione, è la facoltà fatta alla Compagnia di mettere in vendita i suoi biglietti nelle stazioni al momento della partenza. « È questo il momento psicologico, aggiunge l'*Economiste*, per l'assicurazione contro gli accidenti in ferrovia ». E ciò si capisce benissimo considerando che la previdenza umana ha bisogno di essere stimolata dalla facilità di attuarla e dall'occasione di sua opportunità.

— Anche negli *Stati Uniti del Nord d'America* si è popolarizzata l'idea dell'assicurazione contro gli accidenti ferroviari e la « Traveller's insurance » ebbe nel 1890 un incasso di oltre 10,000,000 di franchi per premi. Anch'essa ha attuato da gran tempo il sistema dei biglietti di assicurazione vendibili presso le stazioni delle strade ferrate.

— A proposito, poi, di disastri ferroviari — intorno a cui pubblichiamo in questo stesso numero un articolo del senatore *G. Boccardo* — ricordiamo che nel n. 31 del 1891 abbiamo pubblicato, sotto il titolo *Di alcuni grandi disastri ferroviari in mezzo secolo*, un articolo riassuntivo cronologico-statistico dei principali di essi.

Per richiamo, infine, e speciali notizie sulle statistiche dei disastri ferroviari in Inghilterra, America, Francia e Germania, vedi « Notizie estere » del n. 51 del 1891, pag. 817, sotto « Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America ».

Ferrovie Orientali. — *Traffico nel 1890.* — A complemento delle notizie pubblicate nel n. 37 del 1891, pag. 594, sul resoconto finanziario dell'esercizio 1890, aggiungiamo ora alcune notizie sul traffico durante lo stesso esercizio.

Lunghezza. — Chilometri 817: linea Costantinopoli-Adrianopoli-Filippopoli-Sarembey-Bellova colle diramazioni da Tirnova a Yambuli e da Kullely-Burgas a Dedeagatch.

Viaggiatori. — Numero 2,319,954, dei quali 22,448 di prima classe; 341,042 per la seconda; 1,956,464 per la terza.

Bagagli e cani. — Numero 3,423 tonnellate di bagagli e 2,806 cani.

Merci. — Numero 342,793 tonnellate, delle quali 5,249 a grande velocità e 337,544 a piccola velocità.

Le merci percorsero complessivamente km. 74,327,152.3; dei quali 1,292,280.5 le merci a grande velocità e 73,034,871.8 le merci a piccola velocità.

Animali. — Numero complessivo 84,481, cioè: 192 cavalli e muli; 3,373 bestie a corna; 80,916 montoni, capre e porci.

Tramvie elettriche nel Canton Ticino. — *Risultato contrario della votazione popolare.* — Facendo seguito alla notizia del Decreto (1) del Consiglio di Stato del Canton Ticino perchè venisse sottoposta al voto del popolo ticinese, per l'accettazione od il rifiuto, la *legge 31 ottobre 1891 concernente la partecipazione dello Stato alla costruzione e messa in esercizio di ferrovie regionali*, aggiungiamo che la legge fu respinta nella votazione popolare del 3 corrente con voti 9900 per il *no* e 7819 per il *sì*.

Su tal proposito crediamo opportuno riportare dalla *Gazzetta Ticinese* del 4 corrente:

« L'esito della votazione fu poi quale generalmente era preveduto, sebbene la maggioranza negativa sia alquanto superiore a quella che era calcolata.

« Comunque sia, il popolo ha detto la sua parola ed il suo verdetto è inappellabile. Non per questo però, noi crediamo che il popolo ticinese, col suo voto di ieri, volle dichiararsi contrario in massima all'introduzione nel nostro Cantone di questo mezzo utile e rapido di comunicazione, ed al loro sovvenzionamento; ne fece una questione di opportunità e nulla più, e siam certi che, chiarita la vera posizione finanziaria del paese, sistemate le pendenze che ancora ci stanno sospese sul capo come la spada di Damocle, triste retaggio di una passata cattiva amministrazione, rinata la sua fiducia in coloro che devono guidare i suoi destini, il popolo ticinese non esiterà in un prossimo avvenire ad accettare con entusiasmo una simile legge che mira non solo a dotare di comodità tre sole parti del nostro Cantone, ma anche delle necessarie comunicazioni i paesi più remoti di tutte le vallate. Quindi noi siamo perfettamente convinti che la legge sulle tramvie è soltanto aggiornata, ma non sepolta ».

Notizie Diverse

Stabilimento Tardy e Benech di Savona. — *Contratto di acquisto dello stabilimento da parte della Società Alti Forni ed Acciaierie di Terni.* — Tacemmo durante le varie vicende della lunga superata crisi; pubblichiamo ora sommariamente il contratto col quale la *Società Alti Forni e Acciaierie di Terni* acquista lo stabilimento Tardy e Benech:

1. La Società di Terni paga per le officine e dipendenze, macchine fisse, ecc., i terreni alla Foce e fabbricati esistenti, la somma di L. 5,000,000;

2. La Società di Terni accetta inoltre tutto il resto del l'attivo della Società Tardy e Benech, valutato complessivamente in L. 4,000,000;

3. La somma totale di 9,000,000 sarà pagata nel modo seguente: 1,500,000 in contanti; 4,000,000 mediante obbligazioni 5 0[0 emesse dalla Società Acciaierie di Terni, con prima ipoteca su tutto lo stabilimento di Savona; 3,500,000 in tante rate scadenti di tre in tre mesi con interessi del 5 0[0;

4. Le spese di trapasso sono a carico della Società Tardy e Benech, e così quelle della moratoria.

Col ricavo della liquidazione concordata si dovranno pagare dagli assuntori tedeschi e svizzeri i debiti privilegiati e gli ipotecari e dare il 35 0[0 ai creditori chirografari e soddisfare le spese della moratoria e del trapasso.

La consegna dello stabilimento alla Società di Terni ha avuto luogo il 7 corrente.

(1) Vedi in questa stessa rubrica nel n. 51 del 1891, pag. 817.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 10,000, per scandagliare il sottosuolo nelle adiacenze dell'avvallamento verificatosi presso il km. 175.315 della linea Pescara-Aquila-Terni;

L. 7600, per sistemare e rafforzare il tetto del magazzino merci a piccola velocità nella stazione di Vicenza, lungo la linea Milano-Venezia;

L. 4000, per provvedere d'urgenza alla sistemazione del fabbricato per il servizio delle merci celeri in stazione di Mantova (linea Modena-Verona);

Rete Mediterranea. — L. 42,700, per la costruzione d'una diga a difesa della ferrovia dalle piene del torrente Finita al chilometro 43.488.48 della linea da Sibari a Cosenza, fra le stazioni di Torano Lattarico e Acri-Bisignano;

L. 26.600, per la ricostruzione del ponte della luce di m. 3, situato al km. 301.634 del tronco Casino di Terra-Ponte Ginori, nella linea da Cecina e Volterra;

L. 24,000, per la costruzione di un muro curvilineo in sostituzione di altro asportato dalle piene del Basento fra il km. 205.912 e 205.942 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano;

L. 15,200, per provvedere all'esproprio definitivo della cava Conche fra i km. 113.470 e 113.680 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Ponte San Como e di Romagnano;

L. 10,000, per riparazione dei danni causati all'argine ferroviario fra i caselli 58 e 59, dal torrente Chalame, lungo la linea da Ivrea ad Aosta;

L. 4450, per l'impianto di dischi di protezione con soneria e di ufficio telegrafico nella stazione di Portocomaro, della linea Castagnole-Asti-Mortara.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di costruzione di un viadotto in muratura nella frana Pinto, fra i chilom. 66.161.30 e 66.262.60, della linea Battipaglia-Castrocucco, fra le stazioni di Ascea e Pisciotta. Importo L. 80,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 18 corrente, ore 10 ant.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Confalonieri Fratelli, di Milano, l'appalto dei serramenti e pavimenti in legno pel nuovo fabbricato sociale ad uso Uffici al Foro Bonaparte in Milano, per un importo di lire 82,345.95.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 corrente). — Valere Mabille di Mariemont, per fornitura di n. 400 assi montati in acciaio Martin Siemens;

Leumann Edoardo, di Milano, per fornitura ed impianto degli apparecchi occorrenti per il riscaldamento a vapore e per la ventilazione del nuovo fabbricato ad uso Uffici della Società in Milano;

Stefano Vegni, di Castel del Piano, per fornitura di quintali 1600 di carbone di legno castagno;

Bocca Antonio, di Vigevano, per riordinamento del ponticello sul cavo Plezza, alla progressiva 43.696 della linea Alessandria-Arona;

Rizzi Luigi, di Modena, per fornitura di 10 segnali a distanza a disco girevole.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Como (12 gennaio, ore 1 pom., fatali). — Appalto delle opere di costruzione del tronco di strada provinciale, N. 109, ecc. Importo ridotto L. 131,863.33 (V. n. 51).

Municipio di Onano — Roma — (15 gennaio, ore 10 antimer., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dal paese di Onano al confine colla provincia di Grosseto, ecc. Importo L. 45,816.52. Fatali 30 gennaio (v. n. 50).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Prefettura di Livorno (20 gennaio, ore 10 antim., definitiva). — Fornitura di materiali occorrenti per i lavori di costruzione di un fabbricato ad uso ergastolo nel forte di Portolongone. Importo ridotto L. 55,248.57.

R. Fonderia. — Genova — (22 gennaio, ore 3 pomer. unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 300 di **coke** a L. 50. Consegna a giorni 50. Cauzione L. 1500.

— (23 gennaio, *idem*). — Tonnellate 100 di **litantrace** grasso a L. 40. Cauzione L. 400. Consegna a giorni 40.

— (21 gennaio, *idem*). — Chilogrammi 8000 di **rame** della lettera **U**, chilogrammi 3000 della **V** a L. 2 il chilogramma. Cauzione L. 2200. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura dei ponti sui torrenti: *Cartolano, Castiglione* e *Gizzeria* pel tronco Nocera Tirinese-S. Eufemia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Alessandria Novi-Piacenza. — La *Gazzetta Ufficiale* del 5 gennaio, N. 3, pubblicò la distinta delle azioni estratte nella 18ª estrazione.

Ferrovia Mantova-Cremona. — Elenco delle obbligazioni delle Serie *A* e *B* state estratte e rimborsabili dal 2 gennaio:

Azioni: N. 84 — 322 — 444 — 652 — 1463 — 4828 — 7064 — 7574 — 8524.

Obbligazioni Serie A: N. 5294 — 5395 — 6289 — 6957.

Obbligazioni Serie B: N. 137 — 1024.

Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio (*Prestito provinciale, 5 0[0, di Vicenza, 1874*). — Dal 2 gennaio, pagamento interessi, obbligazioni da L. 500 in L. 12.50, obbligazioni da L. 100 in L. 2.50, a Vicenza, Cassa della Banca Popolare.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

23 gennaio. — **Tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini.** — Assemblea generale straordinaria, per le ore 2 pom., nella sede sociale in Firenze.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

3 febbraio. — **Società di Monteponi.** — Assemblea generale, in seconda convocazione, per le ore 2 1[2 pomer. nella sede sociale in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Gennaio 2	Gennaio 9
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 642	638.50
» » Mediterranee	» 480	498
» » Sicule	» 585	585
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	530
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 67 50	67.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 309.50	316
» » » 2ª emiss.	» 298.50	298.50
» » Centrale Toscana	» 502.50	493.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 427.50	427.50
» » Meridionali	» 303.25	305.50
» » Sarde, serie *A*	» 296.50	298
» » » serie *B*	» 298.50	294
» » » 1879	» 286.50	288
» » Pontebba	» 458	446
» » Nord-Milano	» 259	255
» » Meridionali Austriache	» 323.50	319.50
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1891.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4153	4086	+ 67	679	675	+ 4
Media	4153	4086	+ 67	662	651	+ 11
Viaggiatori	1,242,416 09	1,230,216 30	+ 12,199 79	84,603 64	67,467 87	+ 17,135 77
Bagagli e cani	52,747 95	49,177 65	+ 3,570 30	2,741 16	2,004 35	+ 736 81
Merci a G.V. e P.V. acc.	375,150 77	358,642 70	+ 16,508 07	24,635 24	19,391 01	+ 5,244 23
Merci a P. V.	1,397,669 16	1,328,280 38	+ 69,388 78	116,127 12	96,636 77	+ 19,490 35
TOTALE	3,067,983 97	2,966,317 03	+ 101,666 94	228,107 16	185,500 00	+ 42,607 16
Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Dicembre 1891.*						
Viaggiatori	24,416,696 77	24,251,267 63	+ 165,429 14	1,472,898 99	1,499,095 46	— 26,196 47
Bagagli e cani	1,088,578 80	1,086,433 31	+ 2,145 49	51,841 35	54,871 48	— 3 030 13
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,964,669 27	5,907,275 06	+ 57,394 21	338,856 34	328,125 14	+ 10,731 20
Merci a P. V.	25,968,907 10	26,159,362 70	— 190,455 60	2,163,333 41	2,072,970 27	+ 90,363 14
TOTALE	57,438,851 94	57,404,338 70	+ 34,513 24	4,026,930 09	3,955,062 35	+ 71,867 74
Prodotto per chilometro						
della decade	738 74	725 97	+ 12 77	335 95	274 81	+ 61 14
riassuntivo	13,830 69	14,049 03	— 218 34	6,082 98	6,075 36	+ 7 62

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compres nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 35ª Decade — dall'11 al 20 Dicembre 1891

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1891	975.927 63	50 435 46	317.545 46	1 318.517 77	42.753 66	2.705.178 98	4.204 00	643 48
1890	868.215 56	40.117 43	362.633 41	1.366.009 98	15.621 32	2.652.597 70	4.055 00	654 15
Differenze nel **1891**	+ 107.712 07	+ 10.318 03	— 45.087 95	— 47.492 21	+ 27.132 34	+ 52.582 28	+ 149 00	— 10 67
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1891	36.422.215 20	1 642.429 78	13.124 576 27	46.347.874 02	486.760 70	98 023.855 97	4.204 00	23.316 81
1830	35.821.007 35	1.672 128 29	13.245.273 32	46.155.922 70	412.883 43	97.307 215 09	4.055 00	23.996 85
Differenze nel **1891**	+ 601.207 85	— 29.698 51	— 120.697 05	+ 191.951 32	+ 73.877 27	+ 716.640 88	+ 149 00	— 680 04
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1891	52.433 18	1.128 87	18.152 54	107 593 60	630 54	179.938 73	1.017 51	176 84
1890	60.049 91	1 267 10	20.541 25	84.958 90	704 50	167 521 66	1.143 63	146 48
Differenze nel **1891**	— 7.616 73	— 138 23	— 2.388 71	+ 22.634 70	— 73 96	+ 12 417 07	— 126 12	+ 30 36
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1891	2.248.448 57	54 362 69	682.392 63	3.339.638 87	77.739 08	6.402.581 84	1.004 03	6.376 88
1890	2.512.594 63	58.476 75	790.424 51	3.505.450 89	42.783 79	6.909.730 57	1.134 14	6.092 48
Differenze nel **1891**	— 264.146 06	— 4.114 06	— 108 031 88	— 165.812 02	+ 34.955 29	— 507.148 73	— 130 11	+ 284 40

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1891	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade *Differenze* nel 1891	Prodotti dal 1º gennaio 1891	Prodotti dal 1º gennaio 1890	Prodotti dal 1º gennaio *Differenze* nel 1891
Viaggiatori	2 239 55	2.268 49	— 28 94	152 021 95	135.181 34	+ 16.840 61
Merci	60 90	613 10	— 552 20	30.424 36	25.759 10	+ 4.665 26
Introiti diversi	26 10	26 50	— 0 40	10.743 42	16 792 25	— 6.048 83
Totali	2.326 55	2 908 09	— 581 54	193.189 73	177.732 69	+ 15.457 04

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1891

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1891	110.604 00	2.751 00	10.442 00	113.944 00	998 00	238.739 00	609 00	392 02
1890	77.237 18	1.626 63	11.023 22	106.838 87	1.317 70	198.093 62	609 00	325 28
Differenza nel **1891**	+ 33.366 82	+ 1.124 35	— 581 22	+ 7.105 13	— 369 70	+ 40.645 38	»	+ 66 74
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1891				
1890 91	1.779.024 00	35.770 00	208.425 00	1.995.674 00	17.500 00	4.036.393 00	609 00	6 627 90
1889-90	1.579.504 70	29.959 10	183.626 49	2.021.188 20	13.667 00	3.832.945 55	609 00	6 293 84
Differenze nel **1891**	+ 199.519 30	+ 5.810 84	+ 19.798 51	— 25.514 20	+ 3.833 00	+ 203.447 45	»	+ 334 06
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1891	17.800 00	118 00	1.110 00	9.788 00	32 00	28.848 00	178	162 07
1890	12.485 20	93 21	1.025 39	6.633 96	80 81	20 318 57	126	161 26
Differenza nel **1891**	+ 5.314 80	+ 24 79	+ 34.61	+ 3.154 04	— 48 81	+ 8.529 43	+ 52	+ 0 81
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1891.				
1890-91	295 590 00	2.538 00	18.749 00	89.794 00	2.440 00	409.111 00	178	2.298 38
1889-90	234 180 58	1.862 08	15.445 95	85.390 32	452 10	337.331 03	126	2.677 23
Differenze nel **1891**	+ 61 409 42	+ 675 92	+ 3.303 05	+ 4.403 68	+ 1.987 90	+ 71.779 97	+ 52	— 378 85

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Dicembre* 1891.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,097.45	6,669 80	965.75	569.15	2,892.65	2,714.25	4,711.10	4,211.25	3,409.65	6,008.35	2,529.70	1.362.15
Bagagli e Cani	65.60	142.35	15.80	9.60	79.90	7.45	66.00	41.15	23.35	49.60	28.65	4.20
Merci a G. V. e P. V. Accel.	674.25	1,948.35	195 65	207.15	116.20	66.05	172.60	405.10	411.30	153.40	527.45	61.35
Merci a P. V.	4,313.85	1,202.35	219.40	1,941.60	565.35	35.40	116.20	72 90	1,014.40	61.25	1.513.90	197.45
Totali	9,151.15	9,962.85	1,396.60	2,727.50	3,654.10	2,823.15	5,065.90	4,730.40	4,858.70	6,272.60	4,599.70	1,625.15

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola **DITTA** nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle ***Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino***, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la ***grande ed unica medaglia d'oro***, **votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.**

All'***Esposizione di Torino***, l'Impresa ottenne ***tre grandi Diplomi d'onore***, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i ***due unici*** **diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.**

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben ***3704*** ponti metallici e di ***197,400*** metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle ***Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia***, **la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari**, e per conto del ***Ministero della Marina*** **la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.**

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale versato Lire 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, tramvie e mine; Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia.

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

MARCA B.E.R.G.A.M.O. DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo*.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	188 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	148 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime	*Déjeun.*							
(ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pi[illegible]-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino . Par.	—	—	2 35 p.	8 — p.	—	—	8 25 a.	
Genova . Arr.	—	—	6 04 p.	11 15 p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . —	—	—	11 13 p.	8 38 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . —	—	—	10 50 p.	3 25 a.	—	—	4 23 p.	
Firenze . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 25 p.	
Livorno . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 02 p.	
Napoli . —	—	—	1 39 p.	6 39 p.	—	—	7 — a.	
Brindisi . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli . —	8 50 a.	—	3 10 p.	—	—	10 25 p.	
Roma . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo . —	7 24 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 16 Gennaio 1892. NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE ITALIANE NELL'ESERCIZIO 1890-91
in confronto cogli Esercizi 1889-90, 1888-89 e 1887-88

È questo lo *Stato generale delle Strade Ferrate Italiane* che abbiamo promesso nelle « Informazioni » del n. 50 dello scorso anno, a pag. 798. Esso — come già altri stati generali di precedenti esercizi, pubblicati nel *Monitore* (1) — considera le ferrovie esercitate da Società private in esecuzione della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, e comprende i seguenti otto prospetti:

I. Lunghezza assoluta in chilometri al 30 giugno 1891, 1890 e 1889;

II. Lunghezza media di esercizio dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in confronto al corrispondente periodo 1889-1890 e 1888-1889;

III. Riassunto complessivo dei prodotti lordi approssimativi dell'esercizio 1890-1891 in confronto con quelli definitivi degli esercizi 1889-1890 e 1888-1889;

IV. Prodotto chilometrico nell'esercizio 1890-1891, in confronto cogli esercizi 1889-1890, 1888-1889 e 1887-1888. I prodotti chilometrici sono determinati in base alle lunghezze medie delle linee, tenuto conto dei giorni di effettivo esercizio;

V. (Rete Mediterranea, Adriatica e Sicula). — Prodotti lordi, dedotte le tasse erariali, delle tre grandi Reti nell'esercizio 1890-1891 secondo le categorie del traffico;

VI. (Ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e Ferrovie diverse). — Lunghezza assoluta al 30 giugno 1891, prodotti lordi (dedotte le tasse erariali) nell'esercizio 1890-1891, prodotto chilometrico nello stesso esercizio e sua differenza con quello 1889-1890;

VII. Tratti comuni a due linee compresi nelle Reti e linee specificate nel prospetto;

VIII. Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891.

Le cifre dei due ultimi esercizi 1890-1891 e 1889-1890 sono tolte dall'ultimo fascicolo — giugno 1891, distribuito nel dicembre u. s. — della pubblicazione mensile del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate « Prodotti delle ferrovie ». Le cifre dei precedenti esercizi 1888-1889 e 1888-1887 sono riportate da precedenti nostri « Appunti statistici » compilati anche essi sulle pubblicazioni del R. Ispettorato Generale che a tali esercizi riferivansi.

I. — Lunghezza assoluta in chilometri al 30 giugno.

	Parziale		Complessiva		
	1891 Km.	1890 Km.	1891 Km.	1890 Km.	1889 Km.
Rete Mediterranea.					
Rete principale . . .	4,191	4,126	4,832	4,770	4,744
» secondaria . . .	641	644			
Rete Adriatica.					
Rete principale . . .	4,196	4.045	5,210	5,210	5,145
» secondaria . . .	1,014	1,165			
Rete Sicula.					
Rete principale . . .	613	613	781	714	700
» secondaria . . .	168	101			
Ferrovie dello Stato esercite dalla Veneta			140	140	140
Ferrovie Sarde.					
Compagnia Reale . .	411	411	768	759	723
Società Ferr. Secondarie	357	348			
Ferrovie diverse			1,546	1,521	1,444
Totale generale . . . Km.			13.277	13,114	12,896

Considerando poi specialmente le tre maggiori Reti — cioè la *Mediterranea*, l'*Adriatica* e la *Sicula* — abbiamo il seguente prospetto complessivo:

Reti principali . . .	9,000	8,786	10,823	10,694	—
» secondarie . . .	1,823	1,908			

II. — Lunghezza media di esercizio dal 1° luglio al 30 giugno 1890-91 in confronto al corrispondente periodo 1889-90 e 1888-89.

	Parziale		Complessiva		
	1890-91 Km.	1889-90 Km.	1890-91 Km.	1889-90 Km.	1888-89 Km.
Rete Mediterranea.					
Rete principale . . .	4,158	4,116	4,795	4,764	4,672
» secondaria . . .	637	648			

(1) Vedi: — Nel n. 38 del 20 settembre 1890: *Prodotti delle ferrovie italiane nell'esercizio 1889-90 in confronto col 1888-89*; — Nel n. 19 del 9 maggio 1891: *Le ferrovie italiane al 31 dicembre 1890.*
Vedi inoltre: — Nel n. 24 del 13 giugno 1891: *Ferrovie e tramvie a trazione meccanica al 1° gennaio 1891;* ed il richiamo riassuntivo nel successivo n. 25, in fine all'articolo: *Le tramvie a trazione meccanica in Italia al 1° gennaio 1891*, a pag. 392.

	Parziale 1890-91 Km.	Parziale 1889-90 Km.	Complessiva 1890-91 Km.	Complessiva 1889-90 Km.	Complessiva 1888-89 Km.
Rete Adriatica.					
Rete principale . . .	4,119	4,016	5,208	5,178	5,043
» secondaria . . .	1,089	1,162			
Rete Sicula.					
Rete principale . . .	613	613	736	708	673
» secondaria . . .	123	95			
Ferrovie dello Stato esercite dalla Veneta			140	140	140
Ferrovie Sarde.					
Compagnia Reale . .	411	411	762	746	605
Società Ferr. Secondarie	351	335			
Ferrovie diverse			1,531	1,498	1,401
Totale generale . . . Km.			13,172	13,034	12,534

Ed anche per la lunghezza media di esercizio, considerando specialmente le tre maggiori Reti — cioè la *Mediterranea*, l'*Adriatica* e la *Sicula* — si ha il seguente prospetto complessivo:

Reti principali . . .	8,890	8,747	10,739	10,650	—
» secondarie . . .	1,849	1,903			

III. — Riassunto complessivo dei prodotti lordi approssimativi dell'esercizio 1890-91 in confronto con quelli definitivi degli esercizi 1889-90 e 1888-89.

	Parziale 1890-91	Parziale 1889-90	Complessivo 1890-91	Complessivo 1889-90	Complessivo 1888-89
Rete Mediterranea.					
Rete principale . . . . L.	110,316,228	115,072,625	117,567,267	121,601,073	119.444,574
» secondaria . . . . »	7,251,039	6,528,448			
Rete Adriatica.					
Rete principale . . . . L.	99,977,559	99,004,924	106,755,751	106,307,427	105,166,785
» secondaria . . . . »	6,778,192	7,302,503			
Rete Sicula.					
Rete principale . . . . L.	7,758,132	7,308,056	8,490,435	7,865,841	7,143,485
» secondaria . . . . »	732,303	557,785			
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta . . . . L.			1,115,300	1,154,083	1,059,116
Ferrovie Sarde.					
Compagnia Reale . . . . L.	1,661,393	1,689,376	2,137,751	2,144,477	2,024,719
Società Ferrovie Secondarie . . . . . »	476,358	455,101			
Ferrovie diverse . . . . L.			10,413,930	10,078,979	9,080,933
Totale generale . . . L.			246,480,434	249,151,880	243,919,612

IV. — Prodotto chilometrico nell'esercizio 1890-91 in confronto cogli esercizi 1889-90, 1888-89, 1887-88.

	Parziale 1890-91	Parziale 1889-90	Complessivo 1890-91	Complessivo 1889-90	Complessivo 1888-89	Complessivo 1887-88
Rete Mediterranea.						
Reto principale . . . . L.	26,531	27,957	24,518	25,524	25,566	25,970
» secondaria . . . . »	11,383	10,074				
Rete Adriatica.						
Rete principale . . . . L.	24,272	24,652	20,498	20,530	20,854	21,197
» secondaria . . . . »	6,224	6,284				
Rete Sicula.						
Rete principale . . . . L.	12,656	11,921	11,535	11,109	10,614	10,666
» secondaria . . . . »	5,953	5,871				
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta . . . . L.			7,966	8,243	7,565	7,687
Ferrovie Sarde.						
Compagnia Reale . . . . L.			4,042	4,110	4,224	4,228
Società Ferrovie Secondarie . . . . L.			1,357	1.358	1,486	1,795
Ferrovie diverse . . . . L.			6,802	6,728	6,481	7,034
Media totale . . . L.			18,712	19,115	19,460	20,232

V. — Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — Prodotti lordi, dedotte le tasse erariali, delle tre grandi reti nell'Esercizio 1890-91 secondo le categorie del traffico.

Le cifre dei primi undici mesi sono rettificate; quelle del giugno 1891 sono approssimative. — Per corrispondente prospetto nell'esercizio 1889-90 vedasi nel *Monitore* n. 38 del 20 settembre 1890, pag. 602.

RETI	Chilometri in esercizio	Viaggiatori	Bagagli e cani	Merci a G. V.	Merci P. V. Acc.	Merci a P. V.	Prodotti fuori traffico	Totale generale
Mediterranea.								
Rete principale (1) . .	N. 4191	L. 45,132,374	2,099.640	7,368,692	3,736,128	51,011,933	967,461	110,316,228
» secondaria (2) . .	» 641	» 2,584,446	95,125	378,964	201,373	3,962,217	28,914	7,251,039
Totale	N. 4832	L. 47,716,820	2,194,765	7,747,656	3,937,501	54,974,150	996,375	117,567,267
Adriatica.								
Rete principale (3) . .	N. 4196	L. 37,264.829	1,731,055	6,783,086	6,903,331	46,861,907	433,351	99,977,559
» secondaria (4) . .	» 1014	2,483,641	58,954	431,976	330,289	3,423,008	50,324	6,778,192
Totale	N. 5210	L. 39,748,470	1,790,009	7,215,062	7,233,620	50,284,915	483,675	106,755,751
Sicula.								
Rete principale (5) . .	N. 613	L. 3,273,733	70,771	371,413	416,098	3,587,430	38.687	7,758,132
» secondaria (6) . .	» 168	» 492,096	4,099	33,365	26,758	174,568	1,417	732,303
Totale	N. 781	L. 3,765,829	74,870	404,778	442,856	3,761,998	40,104	8,490,435

(1) La RETE PRINCIPALE DELLA MEDITERRANEA comprendeva al 30 giugno 1891:

A) Le seguenti *linee di proprietà dello Stato e della Società delle Ferrovie Meridionali:* — Torino-Genova chm. 170; San Pier d'Arena-San Benigno 4; Torino-Milano 150; Torino-Susa 53; Bussoleno-Confine francese 49; Alessandria-Arona 103; Valenza-Vercelli 42; Savona-Acqui-Bra 145; Pisa-Genova-Ventimiglia (Confine francese) 331; Mondovì-Carrù 14; Trofarello-Chieri 9; Rho-Sesto-Calende 44; Milano-Chiasso (*a*) 26; Milano-Pavia (*a*) 33; Gallarate-Varese 19; Sesto Calende-Arona 9; Cava d'Alzo-Novara 36; Firenze-

(*a*) Per la valutazione del prodotto chilometrico i tronchi comuni con la Rete Adriatica: Milano-Chiasso, Milano-Rogoredo (compreso nella linea Milano-Piacenza), Pisa-Livorno e Napoli Centrale-Scalo marittimo sono computati per una sola metà della loro rispettiva lunghezza.

VI. — **Ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta e Ferrovie diverse. — Lunghezza assoluta al 30 giugno 1891, prodotti lordi (dedotte le tasse erariali) nell'esercizio 1890-91, prodotto chilometrico nello stesso esercizio e sua differenza con quello 1889-90.**

La lunghezza assoluta è uguale alla lunghezza media di esercizio per tutte le linee eccetto: per la linea Napoli-Pozzuoli-Cuma in cui la seconda è di 19 chilometri; per la linea Napoli-Ottaiano in cui la seconda è di 9 chilometri. La lunghezza assoluta totale è di chilometri 1546; la lunghezza media di esercizio è in totale di 1531 chilometri nell'esercizio 1890-91.

	Lunghezza 30 giugno 1891 (Chilom.)	Totale dei prodotti (Lire)	Prodotto chilometrico Nel 1890-91 (Lire)	Differenza col 1889-90 (Lire)
A) *Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta:*				
Vicenza-Thiene-Schio	32	355,600	11,112	— 573
Vicenza-Treviso / Padova-Bassano	108	759,700	7,034	— 189
Totale e media	140	1,115 300	7,966	— 277
B) *Ferrovie diverse:*				
Torino-Lanzo	32	500,801	15,650	— 774
Torino-Rivoli	12	141 533	11,794	— 597
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	31	344,704	11,119	— 476
Milano-Saronno-Erba / Saronno-Varese-Laveno	137	2,174,548	15,872	»
Conegliano-Vittorio	14	80,200	5,728	— 494
Sicula Occidentale	188	1,648,148	8,766	+ 475
Sassuolo-Modena / Mirandola-Finale	68	320,488	4,713	— 428
Santhià-Biella	30	640,657	21,353	— 1,719
Ventoso-Scandiano / Reggio-Guastalla	64	154,811	2,418	+ 143
Parma Guastalla-Suzzara	44	145,400	3,304	— 260
Albano-Nettuno / Roma-Nemi	63	523,894	8,315	+ 1,823
Ofantino-Margherita di Savoia	6	13,969	2,328	+ 110
Bergamo-Ponte della Selva	29	264,627	9,125	— 1,205
Sassi-Superga	3	38,092	12,697	— 2,647
Fossano-Mondovì	24	43,777	1,824	+ 156
Menaggio-Porlezza / Pontetresa-Luino	26	79,779	3,068	+ 141
Napoli-Baiano	37	470,536	12,717	— 1,214
Schio-Arsiero / Schio-Torrebelvicino	24	142,500	5,937	— 67
Colle Val d'Elsa-Poggibonsi	8	57,587	7,198	+ 615
Arezzo-Fossato	134	395,804	2,953	+ 294
Udine-Cividale-Portogruaro	75	252.700	3,369	+ 204
Campo-Sampiero-Montebelluno	28	114,000	4,071	+ 377
Bologna-Portomaggiore-Massa Lombarda	72	290.000	4,027	— 50
Basaluzzo-Frugarolo	9	12,623	1,402	+ 190
Novara-Seregno	56	363,159	6,484	+ 234
Palermo-Corleone	68	239,159	3,517	+ 45
Monteponi-Porto Vesme	27	6,982	258	+ 29
Gozzano-Alzo	8	33,212	4,164	- 1,027
Ferrara-Suzzara	82	221,198	2,697	+ 157
Modena-Vignola	26	72.158	2,775	— 130
Arezzo-Stia	44	143.900	3,270	— 344
Napoli-Pozzuoli-Cuma	20	321,116	16,900	+ 2,622
Verona-Caprino	34	130.702	3,844	+ 257
Napoli-Ottaiano	23	31,066	3,451	»
Totale e media	1546	10,413,930	6,802	+ 74

Empoli-Pisa 79; Pisa-Livorno (*a*) 10; Empoli-Chiusi e biforcazione per Siena 155; Roma-Pisa-Colle Salvetti-Livorno 349; Cecina-Saline 30; Asciano-Montepescali 84; Roma-Napoli 260; Ciampino-Frascati 7; Cancello-Avellino 74; Eboli-Metaponto 193; Taranto-Reggio Calabria 476; Bufaloria-Cosenza 69; Oleggio-Pino 66; Codola-Nocera 5; Catanzaro Marina-Catanzaro Sala 9; Napoli-Eboli 80; Torre Annunziata-Castellamare 6; Battipaglia-Agropoli 30; Bra-Carmagnola 21; Voghera-Pavia 26; Novara-Romagnano 30; Avenza-Carrara 5; Vercelli-Stradella 99; Torino-Cuneo 88; Savigliano-Saluzzo 16; Reggio Calabria-Scilla 23; Napoli Centrale-Scalo marittimo (*a*) (Porta di Massa) 2; Cavallermaggiore-Alessandria 97; Castagnole-Asti-Mortara 94; Sicignano-Casalbuono 65; Spezia-Pontremoli 41; Agropoli-Castelnuovo Vallo 21. — In totale chm. 3847.

B) Le seguenti *linee di proprietà promiscua e privata:* — Novi-Alessandria-Piacenza chm. 116; Milano-Vigevano 39; Torino-Torre Pellice 54; Acqui-Alessandria 34; Mortara-Vigevano 13; Chivasso-Ivrea 33; Torreberetti-Pavia 44; Pontegalera-Fiumicino 11. — In totale chm. 344.

(2) La Rete secondaria della Mediterranea comprendeva al 30 giugno 1891 le seguenti linee: — (Reggio-Castrocucco) Scilla-Gioia Tauro chm. 26; dalla stazione provvisoria alla stazione definitiva di Gioia Tauro 2; (Battipaglia-Castrocucco) Castelnuovo-Vallo-Pisciotta 17; Gallarate-Laveno 32; stazione Frascati-Città 4; Torre-Annunziata-Cancello 31; Castellamare-Gragnano 5; Airasca-Saluzzo 35; Moretta-Cavallermaggiore 15; Gozzano-Domodossola 54; (Roccasecca-Avezzano) Roccasecca-Arce 10; Romagnano-Varallo 25; Bricherasio-Barge 12; Ivrea-Aosta 67; Taranto-Brindisi 72; (Caianello-Isernia) Caianello-Roccaravindola 27; (Avellino-Benevento) Avellino-Prata-Pratola 9 e Prata-Pratola-Benevento 21; Chivasso-Casale 45; (Cuneo-Ventimiglia) Cuneo-Robilante 17 e Robilante-Vernante 6 e Vernante-Limone 9; Cuneo-Mondovì 27; Succursale dei Giovi 23; (Ceva-Ormea) Ceva-Priola 20 e Priola-Garessio 6 e Garessio-Trappa 2; Lucca-Viareggio 22. — In totale chm. 641.

(3) La Rete principale dell'Adriatica al 30 giugno 1891 comprendeva le seguenti:

A) *Linee di proprietà dello Stato e della Società Ferrovie Meridionali:* — Milano-Piacenza (*a*) chm. 66; Piacenza-Bologna 147; Bologna-Pistoia 99; Firenze-Pistoia-Pisa 101; Milano-Bergamo-Peschiera-Venezia 288; Bologna-Padova 123; Mestre-Cormons 145; Udine-Pontebba 69; Treviglio-Cremona 65; Treviglio-Rovato 33; Bergamo-Lecco 33; Milano-Chiasso (*a*) 26; Verona-Peri-confine austriaco 44; Verona-Mantova (Sant'Antonio) 36; Dossobuono-Legnago 44; Legnago-Rovigo-Adria 71; Pisa-Livorno (*a*) 10; Roma-Orte 83; Orte-Chiusi-Terontola-Firenze 233; Orte-Foligno 84; Foligno-Falconara 120; Foligno-Terontola 83; Napoli Centrale-Scalo marittimo (Porta di Massa) (*a*) 2; Bologna-Otranto 847; Castelbolognese-Ravenna 42; Castellamare Adriatico-Rieti-Terni 230; Foggia-Napoli 198; Cervaro-Candela 30; Bari-Taranto 115; Termoli-Benevento 172; Pavia-Cremona-Brescia 124; Ferrara-Argenta 34; Parma-Fornovo (*b*) 23; Roma-Solmona 172; Faenza-Marradi 35. — In totale chm. 4027.

B) *Linee di proprietà promiscua e privata:* — Cremona-Mantova chm 63; Mantova-Modena 65; Palazzolo-Paratico 10; Monza-Calolzio 31. — In totale chm 169.

(4) La Rete secondaria dell'Adriatica comprendeva alla stessa data le seguenti linee: (Faenza-Firenze) Firenze-Borgo S. Lorenzo 35; Belluno-Feltre-Treviso 86; Adria-Chioggia 31; Macerata-Albacina 60; Teramo-Giulianova 26; Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo 113; (Candela-Ponte S. Venere-Melfi-Rionero Potenza) Candela-Rocchetta Melfi 11; Zollino-Gallipoli 35; (Parma-Brescia-Iseo) Parma-Piadena e Brescia-Iseo 64; Macerata-Civitanova 28; Legnago-Monselice 40; Sondrio-Chiavenna 68; Mestre-S. Donà-Portogruaro 60; San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno 33; Foggia-Manfredonia 36; Mantova-Legnago 38; Viterbo-Attigliano 40; Foggia Lucera 20; (Bologna-Verona) Bologna-Crevalcore S. Felice 44; Treviso-Motta 34; (Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona) Portogruaro-Casarsa 21; Lecco-Como 37; Ponte S. Pietro-Seregno 32; (Parma-Spezia) Fornovo-Berceto 22. — In totale chm. 1014.

(5) La Rete principale della Sicula comprendeva al 30 giugno 1891 le seguenti linee: — Messina-Catania-Siracusa chm. 182; Catania-Caltanissetta-Canicatti-Caldare 175; Palermo-Porto Empedocle 151; Roccapalumba-Santa Caterina 57; Canicatti-Licata 48. — In totale chm. 613.

(6) La Rete secondaria della Sicula comprendeva alla stessa data le seguenti linee: — (Siracusa-Licata) Siracusa-Noto chm. 33 e Licata-Terranova 36; (Messina-Patti-Cerda) Cerda-Lascari-Cefalù 24; e Messina-Santa Lucia 28; e Santa Lucia-Milazzo 6; e Milazzo-Barcellona 9; e Barcellona Olivieri 16; (Valsavoia-Caltagirone) Valsavoia-Scordia 14; binario da Licata al molo e al porto 2. — In totale chm. 168.

VII. — **Tratti comuni a due linee compresi nelle seguenti reti e linee.**

Rete Mediterranea	km. 106
Rete Adriatica	» 62
Rete Sicula	» 9
Ferrovie Venete	» 8
Ferrovia Conegliano-Vittorio	» 3
Totale	km. 188

(*b*) Questa linea fa parte della Rete Mediterranea, ma siccome, a termini dell'articolo 4° del Capitolato di esercizio, i tronchi delle linee nuove che si diramano da una delle due Reti, quantunque destinati, secondo la tabella *A*, a far parte di altra Rete, devono essere esercitati dalla Società concessionaria della Rete da cui essi si diramano fino al giorno in cui siano messi in comunicazione con la Rete di cui devono far parte, così il tronco Parma-Fornovo verrà esercitato dalla Società che esercente la Rete Adriatica fino a che non venga aperta all'esercizio l'intera linea Parma-Spezia.

VIII. — Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891.

Indicazione delle reti, linee e dei tronchi di cui fanno parte	Data dell'apertura all'esercizio			Lungh. (km.)
Napoli-Pozzuoli-Cuma:				
Cuma-Torre Gavetta	12	luglio	1890	2
Rete Mediterranea:				
Priola-Garessio	15	luglio	»	6
Dalla Stazione provvisoria alla stazione definitiva di Gioia Tauro	27	novembre	»	2
Lucca-Viareggio	21	dicembre	»	22
Prata-Pratola-Benevento	8	marzo	1891	21
Garessio-Trappa	15	aprile	»	2
Vernante-Limone	1°	giugno	»	9
Rete Sicula:				
Santa Lucia-Milazzo	20	agosto	1890	6
Milazzo-Barcellona	27	settembre	»	9
Terranova-Licata	29	marzo	1891	36
Barcellona-Olivieri	15	giugno	»	16
Napoli-Ottaiano:				
Napoli-Ottaiano	9	febbraio	»	23
Secondarie Sarde:				
Chilivani-Ozieri	10	febbraio	»	9
			Totale	163

REGIO DECRETO E CONVENZIONE

per il prolungamento della linea Roma-Viterbo da Porta Cavalleggieri alla Stazione di Trastevere

È questa la Convenzione di cui abbiamo fatto cenno nelle « Informazioni » del n. 52 del 1891, pag. 828. Intorno al Progetto, poi, del quale trattasi in essa, abbiamo riportato nel n. 51, pag. 816, il parere del *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;* e nel n. 52, pag. 829 la deliberazione del *Consiglio di Stato.*

Il numero **736** *della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

In virtù delle facoltà accordate al Governo con l'art. 12 della Legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) (1), e con l'articolo 5 della Legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª) (2);

Veduto il nostro Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), in virtù del quale furono regolate le concessioni di ferrovie pubbliche con sovvenzione chilometrica (3);

Veduta la Legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) (4), colla quale furono apportate modificazioni ed aggiunte al Decreto Reale dianzi citato del 25 dicembre 1887;

Sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e per il Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata la Convenzione stipulata addì 23 dicembre 1891 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed i signori comm. Gaetano Bompiani, nella qualità di Presidente del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, e comm. Mattia Massa, Direttore Generale della Società delle Strade Ferrate per la Rete Mediterranea, per la concessione a favore del Consorzio e, per esso, della Società predetta, della costruzione e dell'esercizio di un tronco di prolungamento della linea Roma-Viterbo, dalla stazione di Porta Cavalleggieri (Roma) alla stazione di Trastevere.

(1) Vedi *Monitore*, n. 28 del 1879, pag. 481.
(2) Vedi *Monitore*, numeri 18 e 33 del 1887.
(3) Vedi *Monitore*, n. 3 del 1888, pag. 33.
(4) Vedi *Monitore*, n. 28 del 1889, pag. 441.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1891.

UMBERTO.

BRANCA.
L. LUZZATI.

Visto, *Il Guardasigilli:* B. CHIMIRRI.

CONVENZIONE addizionale all'Atto di concessione della ferrovia Roma-Viterbo per il prolungamento della linea medesima da Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere.

Premesso che mediante Convenzione (1), approvata con R. Decreto 28 aprile 1889, n. 6066 (serie 3ª), venne accordata ad un Consorzio regolarmente costituito e, per esso, alla Società della Rete Mediterranea, la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Roma a Viterbo, col sussidio di lire tremila (L. 3000) al chilometro, per settanta (70) anni; che secondo il Progetto tecnico che servì di base alla concessione, la linea doveva avere una stazione propria a Roma, e precisamente a Porta Cavalleggieri;

Ritenuto che tale ubicazione non corrisponderebbe alle esigenze d'un buon servizio, nè sarebbe comoda alla capitale, importando anche nell'interesse generale che la linea Roma-Viterbo abbia diretto allacciamento colla stazione di Trastevere;

Ritenuto che il Consorzio e la Società Mediterranea hanno presentato opportuno Progetto esecutivo, in data 31 luglio 1891, per tale tronco di allacciamento, facendo formale istanza per la concessione del relativo prolungamento dalla progettata stazione di Porta Cavalleggieri alla stazione di Trastevere, alle condizioni stesse della linea principale;

Ritenuto che il Governo, nell'interesse pubblico, ha determinato di accogliere l'istanza medesima;

Fra le loro Eccellenze il signor comm. Ascanio Branca, Ministro dei Lavori Pubblici, ed il signor comm. Luigi Luzzatti, Ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato;

ed il signor comm. ingegnere Gaetano Bompiani, nella qualità di Presidente del Consorzio della ferrovia Roma-Viterbo, contraente in nome del Consorzio stesso, come dall'estratto della seduta del 21 dicembre 1891, del Comitato esecutivo del Consorzio della ferrovia predetta, che si allega alla presente;

ed il signor comm. ingegnere Mattia Massa, Direttore Generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, a ciò autorizzato dal Consiglio di Amministrazione della stessa, come risulta dall'estratto della seduta del 19 dicembre 1891, annesso alla presente Convenzione. — Si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Il Governo accorda al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo e, per esso, alla Società Italiana della Rete Mediterranea, la concessione della costruzione e l'esercizio di un tronco, a semplice binario, di prolungamento della linea dalla stazione di Porta Cavalleggieri alla stazione di Trastevere, in base al predetto Progetto, ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto 12 dicembre 1891, n. 2836 e alle disposizioni di legge citate nell'art. 1 della Convenzione approvata per la ferrovia Roma-Viterbo.

Art. 2.

Sono estese alla concessione del nuovo tronco, in quanto non siano modificate dal presente atto, tutte le condizioni stabilite per la costruzione e l'esercizio della linea principale, compreso il sussidio di lire tremila (L. 3000) al chilometro, per settanta (70) anni, a decorrere dalla apertura all'esercizio del tronco medesimo.

Art. 3.

Dovrà il concessionario a tutte sue spese eseguire nella stazione di Trastevere tutti i lavori che, a giudizio del Governo, occorressero per l'innesto della linea nella detta stazione di Trastevere, e per gli ampliamenti e per le innovazioni necessarie all'esercizio, tenuto anche conto degli obblighi afferenti al concessionario per la stazione di Cavalleggieri in conformità al primitivo Progetto, che formò base alla concessione della linea Roma-Viterbo.

I corrispettivi per l'uso della stazione di Trastevere saranno determinati coi criteri previsti dall'art. 8 del Capitolato della Rete Mediterranea, fissando la quota spettante al Governo, coi criteri del relativo contratto.

Art. 4.

Il Governo avrà facoltà di riscattare, in qualsivoglia tempo, la concessione del tronco di ferrovia che forma oggetto della presente Convenzione, dandone opportuno diffidamento un anno prima al concessionario.

Ove il riscatto avvenga prima del compimento del trentennio, sarà rimborsata al concessionario la spesa effettiva di costruzione, da giustificarsi nei debiti modi, spesa che non potrà in nessun caso eccedere

(1) Vedi *Monitore*, n. 29 del 1889, pag. 457.

la somma preventivata, come risulta dal Progetto, in lire 1,660,000 (lire un milione seicento sessanta mila).

Se il riscatto avverrà compiuto il trentennio, il corrispettivo sarà determinato a norma dell'art. 284 della Legge sui Lavori Pubblici.

Art. 5.

Il concessionario, per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio legale in Milano, Corso Magenta, n. 24, palazzo ex-Litta.

Art. 6.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi ventitrè del mese di dicembre milleottocentonovantuno.

(*Seguono le firme*).

SEBASTIANO GRANDIS

Ultimo della gloriosa Triade — GRANDIS, SOMMEILLER e GRATTONI — che studiò e compilò i progetti relativi al *traforo del Fréjus* e ne diresse i lavori — **SEBASTIANO GRANDIS** morì a Torino la mattina del 10 corrente.

« *A — Sommeiller — Grattoni — Grandis — che unirono due popoli latini — col traforo del Fréjus — gli Italiani riconoscenti — auspice il Municipio di Torino — le Società operaie iniziatrici — eressero* », è inciso sopra di un masso alla base del monumento commemorativo del traforo, eretto in Torino sulla piazza dello Statuto; mentre in alto il Genio della Scienza, soggiogatrice della forza brutale, scrive a caratteri d'oro i nomi dei tre ardimentosi ingegneri.

Ed a Modane, la domenica 17 settembre 1871 — inaugurandosi solennemente il traforo (1) — il comm. Amilhau, Direttore Generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, presentò in nome della Società le grandi medaglie d'oro che la medesima, con delicato proposito, volle offrire ai Governi Italiano e Francese, nonchè ai commendatori GRANDIS e GRATTONI ed alla memoria del compianto SOMMEILLER.

Se il SOMMEILLER fu la mente direttiva dell'impresa e GRATTONI la finanziaria, GRANDIS fu la mente amministrativa della titanica opera, portando nel tempo stesso le proprie cognizioni tecniche.

L'ing. GERMANO SOMMEILLER, nato nel 1815 a Saint-Jeoire, in Savoia, quivi morì l'11 luglio 1871; egli morì, lo si può ben dire anche di lui — come già di Cavour — quando la sua grande opera era fatta, benchè non compiuta.

L'ing. SEVERINO GRATTONI, nato a Voghera il 7 dicembre 1818, morì in Torino il 1° aprile 1876.

* * *

SEBASTIANO GRANDIS nacque il 5 aprile 1817 in Borgo San Dalmazzo presso Cuneo.

Ebbe dalla natura indole taciturna e meditabonda — sì che da giovinetto fu chiamato il « taciturno » — e poscia, anche nei giorni di maggiore trionfo, fu modestissimo sempre e schivo affatto degli onori e delle pompe mondane. Ebbe ingegno svegliato, pronto ed acuto; mente profondamente indagatrice e precisa.

Compiute le prime scuole a Cuneo; come Sommeiller e Grattoni fece i suoi studi di ingegnere ed architetto nell'Università di Torino, ove si distinse nelle matematiche.

Conseguita la laurea, fu inviato alla officina di Seraing, nel Belgio, con Sommeiller; ed ivi si famigliarizzò con la meccanica ed in special modo coll'uso dell'aria compressa. Al suo ritorno coprì a Torino diverse cariche amministrative e cooperò in modo prominente alla costruzione della ferrovia Torino-Genova ed alla galleria dei Giovi.

Nel 1859, all'epoca della guerra dell'indipendenza italiana, egli fu incaricato di organizzare i trasporti militari. Il duplice sentimento del dovere e della responsabilità che gravava su di lui gli fecero subire tante fatiche che la sua salute ne rimase seriamente compromessa.

Ma l'opera, cui sarà perpetuamente legato il nome di **SEBASTIANO GRANDIS**, è il traforo del Fréjus. In collaborazione con Severino Grattoni e Germano Sommeiller studiò egli e compilò i progetti relativi a questo gigantesco lavoro che appariva allora così nuovo, così audace, da venir messo giustamente a pari col taglio dell'Istmo di Suez.

Rinunciò tuttavia ad assumere coi suoi due colleghi il relativo appalto, preferendo conservare la sua qualità di Ispettore-Capo governativo del Genio civile.

L'opera da lui assuntasi nella gloriosa triade fu ardua assai, perchè riguardava la parte puramente meccanica.

GRANDIS fu l'amministratore per eccellenza della grande opera del traforo del Fréjus, e al tempo stesso le sue cognizioni in fatto di matematiche arrecarono un prezioso concorso all'opera comune. Fu il **GRANDIS** che, colla collaborazione degli ingegneri Borelli e Copello, compilò con rigorosità tecnica e delineò il tracciato della grande galleria. Fu il **GRANDIS** ancora che, insieme agli ingegneri intraprenditori Sommeiller e Grattoni, inventò l'ariete compressore ad aria, col quale furono poste in moto le potenti perforatrici.

Dopo il traforo del Fréjus, che tanta fama gli aveva procacciato, il **GRANDIS** venne nominato Ispettore emerito del Genio civile. Continuò poi a professare l'alta ingegneria ed a rendere eminenti servigi al Governo in molte e difficili imprese.

Si ridusse a vita privata all'età di 60 anni circa. Il **GRANDIS** menava in Torino vita così ritirata, che pochissimi erano coloro i quali ne conoscevano la presenza nella nostra città.

Di lui si può dire che trasse vita tranquilla e felice tra la queta ammirazione universale.

Lascia la moglie, che gli fu compagna amorosissima fino all'ultimo giorno di sua vita. Non ebbe figli.

Per volontà del defunto la salma venne trasportata a Borgo San Dalmazzo; in Torino non ebbero luogo esequie solenni in occasione del trasporto della salma alla stazione ferroviaria.

E Borgo San Dalmazzo il 13 corrente rese alla salma dell'illustre suo cittadino solenni onoranze e sincero tributo di pianto e di fiori. Intervennero i rappresentanti del Ministro e del Sotto-Segretario di Stato per i Lavori Pubblici, del R. Ispettore Generale delle Ferrovie, del Genio Civile di Cuneo e di Torino, e della Rete Mediterranea.

L'on. Branca, Ministro dei Lavori Pubblici, ha spedito il seguente dispaccio al cav. Giorgio Fabri, Ingegnere-Capo del Genio civile:

« Ho appreso con vivo rammarico la perdita dell'illustre » commendatore Grandis, Ispettore emerito del Genio civile. Pregn la S. V. di presentare alla famiglia le mie » sincere condoglianze e d'intervenire al funerale quale mio » delegato.

« *Il Ministro:* BRANCA ».

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Ripresa dei lavori. — *All'ordine del giorno.* — Come fu stabilito nella seduta del 22 dicembre 1891 (la 149ª di questa XVII Legislatura), la Camera riprese i suoi lavori il 14 corrente.

Tra i disegni di legge all'ordine del giorno, citiamo specialmente i seguenti:

Convenzione per il servizio cumulativo con le Strade ferrate attraverso lo stretto di Messina (Urgenza) (1);

Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche (2).

Nel Ministero. — *Interim nel Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.* — Nella seduta del 14 corrente il Presidente del Consiglio, on. Di Rudinì, tra le « Comunicazioni del Governo », diede quella di avere egli assunto l'*interim* del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in seguito al passaggio dell'onorevole Chimirri da questo Ministero al Ministero di Grazia e Giustizia per le accettate dimissioni del senatore Ferraris il 31 dicembre 1891.

(1) Vedi nel *Monitore*, n. 38, del 20 settembre 1871. — Circa la *compiuta opera del traforo* vedi il n. 1 del 4 gennaio dello stesso anno.

(1) Per richiamo a precedenti notizie parlamentari, vedi « Cronaca » del n. 51 del 1891 sotto *Disegni di legge*.

(2) Per richiamo a precedenti notizie parlamentari, vedi « Cronaca » del n. 49 del 1891 sotto *Petizioni*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Avviso d'appalto ad unico incanto ferri minuti armamento tronchi ferroviari.

Alle ore 10 antimeridiane del dì 3 febbraio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari e del modello n. 2 ex-Alta Italia, occorrenti per l'armamento dei *tronchi Val d'Inferno-Ormea* e *Patti Brolo-Zappulla* delle *linee Ceva-Ormea* e *Messina Patti-Cerda* e per la *stazione di Lecco*, in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere e piane di acciaio dolce omogeneo . . .	1601.52	118,600
	Piastre di ferro intermedie di controgiunto e speciali . .	1154.62	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	291.57	50,700
	Arpioni di ferro ordinari e speciali	802.50	

Luogo di consegna. — Le consegne dei materiali dovranno essere effettuate nelle località indicate nel capitolato speciale d'appalto 31 ottobre 1891.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal capitolato speciale di appalto 31 ottobre 1891.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Cauzione. — Primo lotto: provvisoria L. 6000; definitiva L. 12,000 — Secondo lotto: provvisoria L. 2600; definitiva L. 5100.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Avviso d'appalto ad un unico incanto per fornitura 12 scambi semplici e relativi crociamenti.

Alle ore 10 ant. del dì 6 febbraio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di N. 12 scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0.10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali quattro con disco-fanale girevole occorrenti per l'armamento *delle stazioni comprese nel tronco Val d'Inferno-Ormea, della linea Ceva-Ormea*, per la presunta somma di L. 18,800, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Gli scambi dovranno essere consegnati nella stazione di Trappa entro quattro mesi dalla data dolla ordinazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1000, e quella definitiva in L. 1,500, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 8 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° gennaio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto all'Impresa Vaccari per la somma complessiva di L. 20,710,000, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° gennaio corrente.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre p. p. rileva a L. 3,385,000.

In detto mese si è continuato a portare in argine le materie di scavo della galleria di Tenda (attacco sud). Le opere murarie sono sospese a causa del gelo.

La galleria di Limone, la quale misura la lunghezza di m. 443.24 è ultimata.

La situazione al 1° del corrente mese dello scavo e delle murature nella *grande galleria di Tenda*, della lunghezza di m. 8100, era la seguente:

	dal 1° al 31 dicembre	dal principio dei lavori al 31 dicembre	a farsi
Scavo:			
avanzata inferiore . .	97.50	1329.25	6770.75
avanzata superiore . .	98.70	1070.50	7029.50
calotta	50.70	867.50	7232.50
strozzo	54.20	740.20	7359.80
piedritti	18.63	638.50	7461.50
grande sezione completa	15.13	635.00	7465.00
Muratura:			
calotta	58.90	842.10	7257.90
piedritti	21.23	635.00	7465.00
arco rovescio	—	—	—

La media giornaliera dell'avanzata da entrambi gli imbocchi, a partire dal giorno in cui ebbe principio la perforazione meccanica fino al 31 dicembre 1891, è stata di metri 3.83, in luogo di m. 6 come è prescritto dal Capitolato di appalto.

All'*imbocco Nord*, lo scavo di avanzata proseguì nella roccia calcare a straterelli più o meno schistosa con qualche nucleo di calce bigia leggermente marnosa. All'*imbocco Sud* si ebbe roccia calcare, dura, compatta, intersecata in parecchi tratti da straterelli di argilla.

><

Ferrovia Orte-Foligno-Falconara.
(Progetto per la sistemazione di ponti).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione Governativa due nuovi progetti comparativi riguardanti la sistemazione dei ponti sul torrente Serra ai km. 115.910 e 120.934 della linea Orte-Foligno-Falconara.

Il primo di questi progetti riguarda la sistemazione dei ponti conservando le attuali travate opportunamente rafforzate mediante l'aggiunta in ciascuna di esse di una nuova trave centrale.

Col secondo progetto si provvederebbe alla sistemazione dei ponti in questione mediante sostituzione di volto in muratura alle travate metalliche.

La spesa considerata nel primo progetto ammonta a lire 31,000 e quella prevista col secondo rileva a L. 30,600.

La Società ha chiesto che sia data la preferenza al secondo progetto.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato lavori tronco Fratte-Capezzano 1° gennaio 1892).

Sulla situazione dei lavori del tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Fratte e Capezzano, in ap-

palto all'Impresa Rocco d'Alessandro, riceviamo le seguenti notizie che si riferiscono al 1° gennaio corrente.

L'opera più importante del tronco è la *galleria elicoidale delle Fratte*, della lunghezza di m. 2396.03. Al predetto giorno la sua situazione di scavo e di muratura era la seguente: *scavo:* avanzata m. 2038.40; calotta m. 1982.90; strozzo metri 1921.40; piedritti m. 1877.90; regolamento m. 1869.80. — *Muratura:* calotta metri 1946; piedritti m. 1869.80; arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio giornaliero complessivo per ambedue gli attacchi nel mese di dicembre p. p. è stato di m. 1.82.

Le *espropriazioni* sono complete; i *movimenti di terra* si possono considerare finiti; le *opere d'arte*, i *muri* ed i *fabbricati* sono quasi tutti ultimati, solo in taluni mancano opere di finimento. Sono in corso *opere di consolidamento* alla trincea all'imbocco San Severino della galleria delle Fratte, ed all'argine ferroviario fra le progressive 6998 e 7015.

I lavori procedono regolarmente e con attività normale.

><

Ferrovia Roma-Pisa.

(*Progetto per la massicciata e per l'armamento del tratto fra Roma San Paolo e il km. 22*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in considerazione delle cattive condizioni in cui si trova la massicciata nel tratto della ferrovia Roma-Pisa, compreso fra Roma-San Paolo ed il km. 22, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per il risanamento ed il ricarico della massicciata in quel tratto di linea, con modificazione dell'armamento V.[4] in acciaio da m. 9 per portarlo ad avere 11 traversi per ogni campata, tutti muniti di piastre.

La spesa occorrente per i lavori e provviste preaccennati ammonta a L. 72,000.

Il fatto che l'attuale massicciata è frammista a sostanze terrose fa sì che viene a mancare di stabilità l'armamento, con grave pericolo per la sicurezza dell'esercizio.

D'altra parte l'armamento, posato su 10 traversi per campata di m. 9 e non essendo i traversi armati di piastra non corrisponde più all'importanza ed all'entità del movimento che si verifica sulla linea Roma-Pisa, ove l'aumento nel numero dei treni e nella velocità assegnata ai medesimi e la conseguente necessità di ricorrere a macchine più potenti per trascinarli, richiede la maggior consistenza nella massicciata e nell'armamento.

><

Ferrovia Sibari-Cosenza

(*Progetto di parziale alzamento e deviamento della linea*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di alzamento e di deviazione della linea Sibari-Cosenza, allo scopo di sottrarla alle innondazioni dell'Esaro nel tratto compreso fra le progressive 15.581.43 e 18.268.05, tra le stazioni di Spezzano-Castrovillari e di Tarsia.

Per l'esecuzione dei lavori proposti in progetto è preventivata la spesa di L. 300,000 oltre a L. 57,333 per la provvista del materiale metallico di armamento. La spesa dovrebbe far carico al primo fondo di riserva e l'approvazione del progetto dovrebbe valere anche come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

Fra i lavori di progetto sono compresi: un muro di sostegno, diverse opere d'arte di luce non superiore a m. 3, due sottopassaggi di m. 4 ed una casa cantoniera in sostituzione di quella esistente al km 17.175.78.

Il tratto di linea deviato verrà armato con rotaie da m. 12 in acciaio.

><

Ferrovia Circumetnea

(*Sospensione dei lavori di costruzione*).

Ci informano da Catania che la Società subconcessionaria della ferrovia Circumetnea ha sospeso i lavori di costruzione della linea licenziando in gran parte gli Impiegati che vi erano addetti.

><

Stazione di Usmate

(*Per la coincidenza dei treni 112 da Milano e 395 da Bergamo*).

Da ieri 15 sono andate in attività alcune modificazioni di orario, state concordate fra i rappresentanti della Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ed il R. Ispettore Capo del Circolo Ferroviario di Milano, allo scopo di migliorare la coincidenza ad Usmate fra il treno 112 da Milano ed il treno 395 da Bergamo.

Con tali modificazioni il treno 395 parte da Seregno alle 4.55 pom. per arrivare ad Usmate alle 5.21; ne riparte alle 5.26 e giunge a Bergamo alle 6.21. Per quanto precede, i viaggiatori in arrivo ad Usmate da Milano col treno 112 alle 5.17 pom. ripartono per Bergamo alle 5.26, dopo soli 9 minuti di fermata.

Anche la Società delle Ferrovie Nord-Milano ha provveduto a mettere in corrispondenza a Seregno col treno 395, il treno 258 della linea Saronno-Seregno.

><

Fermata di Rivarolo Ligure

(*Per una nuova costruzione*).

Ci informano da Genova che l'Amministrazione comunale di Rivarolo Ligure ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere la costruzione di una nuova fermata ferroviaria in quel Comune, la quale, meglio di quella attuale corrisponda alle esigenze delle industrie e del commercio locali.

><

Stazione di Genova P. P.

(*Esperimento annuale biglietti andata-ritorno con stazioni della linea di levante*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto perchè, in una prossima occasione, ed in via di esperimento per la durata d'un anno siano istituiti biglietti di andata e ritorno dalla stazione di Genova P. P. per quelle seguenti della linea di levante colle quali si è verificato esservi un discreto movimento viaggiatori, cioè: *Sturla, Quinto, Bogliasco, Pieve di Sori, Recco, Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Zoagli, Lavagna, Bonassola* e *Quarto*.

><

Ferrovia del Gottardo

(*Attuazione di nuovo supplemento alla tariffa merci italo-svizzera*).

A datare dal 1° febbraio p. v. avrà vigore un *IV Supplemento per ciascuna delle parti I e II della tariffa-merci italo-svizzera del 1° agosto 1888.* Il supplemento alla parte I contiene modificazioni ed aggiunte alla classificazione delle merci, ed il supplemento alla parte II contiene modificazioni ed aggiunte di prontuari della tariffa, ecc. per i percorsi italiani e svizzeri e, fra altre, tasse dirette per il traffico colla Ferrovia svizzera del sud-est, nonchè le tasse ridotte in seguito all'apertura all'esercizio di quest'ultima ferrovia, per alcune stazioni della Ferrovia svizzera del nord-est, della Ferrovia della Valle della Toess e delle Ferrovie dell'Unione svizzera.

Gli esemplari dei supplementi di cui si tratta sono in vendita presso l'Ufficio commerciale della Società per la Ferrovia del Gottardo in Lucerna al prezzo di 30 cent. ambedue.

><

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale
(Direzione dell'esercizio).

Avendo l'ing. Leone Segrè cessato di far parte del personale della Società, d'ora innanzi la Direzione dell'esercizio, in assenza dell'Ingegnere-Capo, ing. Ettore Klein, verrà assunta dal capo della contabilità signor Luigi Vaccari.

><

Rete Sicula.
(Prodotti approssimativi depurati dalle tasse erariali nel primo semestre dell'esercizio 1891-92 ossia dal 1° luglio al 31 dicembre 1891).

Lunghezza. — Media dei chilometri esercitati: Nel 1° semestre 1891-92 chilometri 846, dei quali 609 per la Rete principale e 237 per la Rete complementare; nel corrispondente periodo 1890-91 chilometri 735, dei quali 609 per la Rete principale e 126 per la Rete secondaria.

Rimanendo adunque uguale la media dei chilometri esercitati per la Rete principale, vi ha un aumento di 111 chilometri per la Rete complementare nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92 sul corrispondente periodo dell'esercizio 1890-91.

Prodotti complessivi. — Nel 1° semestre 1891-92 i prodotti complessivi ammontarono a L. 4,710,470 contro L. 4,396,523.26 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1890-91, con un aumento di L. 313,946.74 a favore del corrente esercizio.

La Rete principale concorre in questi per L. 4,267,357 con un aumento di L. 230,749.68 sul corrispondente 1° semestre dell'esercizio 1890 91; la Rete complementare concorre per L. 443,113 con un aumento di lire 83,197.06 sul corrispondente 1° semestre dell'esercizio 1890-91.

Tutte le categorie del traffico furono in aumento nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1891, eccetto le merci a P. V. in cui si ebbe una diminuzione di lire 4,632.19.

Prodotto chilometrico. — Nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92 il prodotto chilometrico fu: di L. 7,007.15 per la Rete principale, con un aumento di L. 378.89 sul corrispondente periodo dell'esercizio 1890-91; di lire 1,869.67 per la Rete complementare con una diminuzione di L. 986.80 sul corrispondente esercizio 1890-91.

— Per uguale riassunto dei prodotti approssimativi della *Rete Mediterranea* nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92 vedi « Informazioni » del n. 2, pag. 22.

><

La sentenza pel processo per lo scontro di due treni al Bivio Vignale.

Per lo scontro ferroviario avvenuto il 6 ottobre 1890 presso il Bivio Vignale (linea Novara-Luino) — del quale dicemmo nelle « Informazioni » del N. 41 di quell'anno, pag. 652 — furono imputati e tratti innanzi al Tribunale di Novara il sotto-capo stazione Croff ed il deviatore Simonetta. Amendue furono condannati; ma nel ricorso in appello fu sollevata la questione della competenza della Corte d'Assise, competenza che fu ammessa dalla Corte di Cassazione.

Il nuovo processo, svoltosi innanzi alla Corte d'Assise di Vercelli, terminò l'11 corrente.

Dopo la requisitoria del P. M., che chiese la condanna del Croff, pur ammettendo le attenuanti e la semi-irresponsabilità, e che pel Simonetta si rimise ai giurati, parlarono l'avv. Mario Guala in difesa del Simonetta e l'avv. Bozino in difesa del Croff.

Quindi si sottoposero ai giurati i quesiti in numero di dodici: sette pel Croff e cinque pel Simonetta.

Al primo, se cioè al Croff era imputabile il fatto che aveva occasionato il disastro, i giurati risposero affermativamente; ma avendo risposto *sì* anche al secondo, che riconosceva l'incoscienza dell'imputato, il Croff fu assolto.

Pel Simonetta fu negata addirittura la materialità del fatto, e fu quindi assolto anche lui.

Gl'imputati furono tosto posti in libertà; e noi ce ne rallegriamo coi medesimi, e specialmente col sotto-capo stazione Croff che fu considerato sempre come un ottimo e dei più zelanti funzionari.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
(Presidenza del Consiglio e delle Sezioni).

Riservandoci di pubblicare — come già nelle « Informazioni » del n. 2, pag. 23 e 24, per il *Consiglio di Stato* e per la *Corte dei Conti* — la composizione delle singole Sezioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, diamo intanto il nome dei Presidenti.

Presidente del Consiglio per il biennio 1892-93. — Bompiani comm. Gaetano;

Presidenti di Sezione per lo stesso periodo. — 1ª Sezione: Valsecchi comm. Pasquale; 2ª Sezione: Betocchi comm. Alessandro; 3ª Sezione: Ferrucci comm. Antonio.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto della Società per le Strade Ferrate della Sicilia relativo alla esecuzione dei lavori di consolidamento di una frana manifestatasi al chilom. 86 da Messina, della *ferrovia Messina-Catania-Siracusa*;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare il progetto della Società per le Strade Ferrate Meridionali relativo ai lavori occorrenti per l'impianto di un secondo cancello di accesso allo scalo merci della *stazione di San Severo,* lungo la *ferrovia da Bologna ad Otranto;*

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare il progetto della Società per le Strade Ferrate Meridionali riguardante la deviazione della *ferrovia Pescara-Aquila-Terni* in corrispondenza del viadotto Abbeveratoio, fra i chilom. 41.856 e 42.465. La spesa preventivata per la esecuzione degli occorrenti lavori ammonta a L. 41,000;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto della Società delle Strade Ferrate Meridionali relativo all'impianto di un rifornitore sussidiario nella *stazione di Barile,* lungo la *linea Rocchetta Melfi-Potenza,* derivandone l'acqua dalla galleria di Barile;

5. Che non debba essere accolto il ricorso presentato a S. M. dai signori Giuseppe Albonico e Domenico Scorcella contro il decreto 28 luglio 1891, del Prefetto della Provincia di Reggio Calabria che autorizzava la immediata occupazione di un fondo di loro proprietà occorrente pel l'ampliamento della *stazione di Gioia Tauro,* nel tronco Palmi-Gioia della *ferrovia Reggio-Sant'Eufemia;*

6. Che si possa concedere per la *ferrovia* a scartamento ordinario *da Montesilvano a Penne,* della quale i signori Narici e Mele, per accordi intervenuti colla Ammi-

nistrazione provinciale di Teramo, domandano la concessione della costruzione e dell'esercizio per la durata di anni 70, il sussidio governativo di L. 3000 a chilometro per anni 35, e per i soli tratti in sede propria. La nuova ferrovia della quale trattasi ha la lunghezza di m. 25,850 ed il suo costo complessivo è preventivato in L. 2,005,135, compresa la provvista del materiale mobile.

Per richiamo a precedenti informazioni e notizie intorno a questa linea, della quale abbiamo già pubblicato il *progetto*, rinviamo i nostri lettori alle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 42 del 1891, pag. 673.

><

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere:

1. sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla *Impresa Cavallo Francesco* per l'armamento del tronco della ferrovia da Bologna a Verona compreso fra San Giovanni in Persiceto e San Felice;

2. sulla domanda della *Società anonima ausiliare di Strade ferrate e Lavori pubblici*, diretta ad ottenere che non siano mantenute le multe ad essa inflitte per ritardata consegna di sale montate e di carri scoperti, dei quali materiali, per diversi contratti ebbe ad appalto la fornitura.

><

Tariffe italiane.
(*Proposta di rinnovazione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della *Ditta Francesco Leskovic*, di Udine, per la rinnovazione integrale per l'anno corrente ed alle medesime condizioni della Convenzione scaduta il 31 dicembre 1891 relativa ai *trasporti di carbone minerale di Fohnsdorf*, destinati a stazioni della linea Cormons-Trieste, via Pontebba.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per la sistemazione del tratto in frana fra i km. 64-720 e 64-820 della *ferrovia Battipaglia-Castrocucco;*

2. Progetto per la sistemazione dell'armamento lungo il tronco Roccasecca-Arce della ferrovia *Avezzano-Roccasecca*;

3. Atti di sottomissione della Società esercente la rete Adriatica per la sistemazione delle *stazioni di Solmona* e di *Spinazzola;*

4. Dichiarazione di pubblica utilità per la riattivazione dell'esercizio nella tratta Castagnole-Motta della ferrovia *Castagnole-Asti;*

5. Progetto esecutivo del primo gruppo di opere per l'ampliamento della *stazione di Brescia.*

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 1892 (*N. 8*). — **R. Decreto 3 dicembre 1891**, n. 722, che approva l'annesso testo definitivo delle norme concordate con le Società esercenti della Rete Mediterranea, Adriatica e Sicula per l'applicazione del Regolamento sulla costruzione delle strade ferrate, approvato con R. Decreto 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª).

(Per mancanza di spazio in questo numero incomminceremo la pubblicazione del *testo* del *decreto* e delle *norme* in altro numero).

— **Regio Decreto 24 dicembre 1891**, n. 736, che approva l'annessa convenzione stipulata addì 23 dicembre 1891 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed i signori comm. Gaetano Bompiani, nella qualità di Presidente del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, e comm. Mattia Massa, Direttore Generale della Società delle Strade Ferrate per la Rete Mediterranea, per la concessione a favore del Consorzio o, per esso, della Società predetta, della costruzione e dell'esercizio di un tronco di prolungamento della linea Roma-Viterbo dalla stazione di Porta Cavalleggieri (Roma) alla stazione di Trastevere.

(Il *testo del R. Decreto e della Convenzione* pubblichiamo in questo stesso numero).

Gazzetta Ufficiale del 13 gennaio 1892 (*N. 9*). — **Regio Decreto 13 dicembre 1891**, n. 727 che modifica la tariffa pel trasporto ferroviario a piccola velocità e a carro completo di immondizie, spazzature ecc. dal 1° gennaio 1892 e per esperimento non minore di due anni.

(Anche di questo *R. Decreto* e delle relative *Tabelle* pubblicheremo il *testo* in altro numero).

Gazzetta Ufficiale del 14 gennaio 1891 (N. 10). — Legge 7 gennaio 1892, n. 2, colla quale è data facoltà al Governo di estendere, per R. Decreto, ai Comuni che ne facciano richiesta entro due anni dalla pubblicazione della presente legge, tutte o in parte le disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15, 16 e 17 della Legge 15 gennaio 1885, n. 2892, qualora l'insalubrità dell'abitato, della fognatura o delle acque ne renda manifesto il bisogno. — Alla esecuzione della presente Legge provvede il Regolamento approvato con R. Decreto 12 marzo 1885, n. 3003.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Adunanza tenutasi a Bologna ed ordine del giorno dei rappresentanti delle Provincie e dei Comuni interessati nella costruzione della linea.* — Il 12 corrente a Bologna, nella residenza dell'Amministrazione Provinciale, ebbe luogo l'annunciata adunanza dei rappresentanti delle Provincie e dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia Bologna-Verona.

Intervennero od aderirono parecchi senatori e deputati.

Erano rappresentate le Deputazioni provinciali ed i Comuni indicati nel seguente ordine del giorno.

L'iniziativa dell'adunanza spetta alla Deputazione provinciale di Bologna; il presidente della quale fece una chiara e particolareggiata relazione intorno al grave argomento da trattarsi. Dopo di che parlarono, esponendo diverse considerazioni, ma tutti allo scopo di ottenere che non restino sospesi i lavori di costruzione dell'importante linea, parecchi degli intervenuti.

Esaurita la discussione, fu all'unanimità approvato il seguente *ordine del giorno*, proposto dall'on. Deputazione, dopo lievi varianti introdottevi:

« La rappresentanza delle Provincie di Verona, Mantova, Modena e Bologna, e dei Comuni di Verona, Cà di David, Isola della Scala, Nagara, Gazzo Veronese, Ostiglia, Revere, Pieve di Coriano, Villa Parma, Poggio Rusco, Mirandola, San Felice, Camposanto, Crevalcore, Sant'Agata, S. Giovanni in Persiceto, Borgo Panigale e Bologna, convenute nella sede dell' Amministrazione della Provincia di Bologna, il giorno 12 gennaio 1892;

Considerato

Che la ferrovia Bologna-Verona avrebbe dovuto essere compiuta nel 1892-93 secondo la legge 5 giugno 1882, n. 875;

E qui seguono altri « considerati » che per ristrettezza di spazio siamo costretti ad ommettere.

Che in tale stato di cose il progetto di legge 31 novembre 1891, n. 138 *bis* (1) sospende e manda a tempo indeterminato il proseguimento della costruzione della linea per guisa che ne rimarrebbero radicalmente frustrate le solenni promesse e gli impegni definitivamente consacrati nelle leggi

(1) Il *disegno di legge*, di cui si tratta, fu da noi pubblicato colla *relazione ministeriale* nel n. 51 del 1891, a pag. 809.

del 1879, del 1882 e del 1888 ed anche recentemente confermate in Parlamento;

Le rappresentanze convenute, aderendo di gran cuore alla iniziativa presa dalla Deputazione provinciale di Bologna, e facendo proprio il ricorso indirizzato dalla medesima a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici il 24 dicembre 1891, n. 6238, si rivolgono al Governo ed al Parlamento perchè mediante revisione della tabella annessa alla legge 138 *bis* o mediante altri provvedimenti precisi sia assicurata la piu pronta costruzione della linea Bologna-Verona, reclamata dalla importanza degli interessi e dai rapporti commerciali colle potenze centrali, e affidano le loro ragioni alla efficace tutela dei signori Senatori e Deputati ».

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. — *Comizio popolare convocato per il 17 corrente a Sant'Arcangelo.* — Anche le popolazioni interessate alla costruzione della linea Sant'Arcangelo-Fabriano, al pari di quelle interessate alla costruzione della linea Bologna-Verona, come annunciamo poco sopra, impensierironsi del progetto di legge (1) presentato alla Camera dei Deputati il 30 novembre 1891.

Dal complesso della legge medesima e dalla quota assegnatavi per la costruzione della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, parve evidente che vogliasi rimandare a tempo lontano la costruzione del tratto Sant'Arcangelo-Urbino; mentre, secondo le Leggi 27 luglio 1879 e 20 luglio 1888, la linea doveva essere aperta all'esercizio non oltre al 1897.

Di fronte a questi inaspettati avvenimenti, si è costituito un Comitato per invocare dal Governo che siano sollecitati gli studi comparativi dei due tracciati, *alto* e *basso*, i lavori in corso, e, sopratutto, mantenuti gli stanziamenti annui che la legge tuttora vigente del 20 luglio 1888 assegna alla intera linea ferroviaria Sant'Arcangelo Fabriano.

Il Comitato invita a solenne e pubblico Comizio le popolazioni interessate in sì grave questione per domani, domenica 17 corr., alle ore 12,30 pom. a Sant'Arcangelo

Ferrovia Varese-Porto-Ceresio. — *Adunanza del Comitato.* — L'11 corrente ebbe luogo a Varese l'adunanza del Comitato per la ferrovia Varese-Porto Ceresio, che preannunciammo nel n. 2.

Avuta comunicazione del decreto di concessione, il Comitato, fra le altre deliberazioni, statuì di rimanere in carica, nonostante l'ottenuta concessione, per servire di organo di comunicazione tra la Società costruttrice e gli enti locali, per tutte quelle proposte e raccomandazioni che nel corso dei lavori potessero venir presentate nell'interesse dei comuni, nonchè per facilitare le operazioni di esproprio e vigilare sulle condizioni e modalità del futuro esercizio.

Tramways a vapore Piemontesi. — *Prodotti 1891.* — Dal prospetto mensile dei prodotti del dicembre 1891 della Società Anonima « Compagnia Generale dei Tramways a vapore Piemontesi » ricaviamo le seguenti cifre per l'esercizio 1891 in confronto coll'esercizio 1890:

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891 (km. 160)	L.	735,502.80
» » » 1890 (km. 160)	»	727,078.65
Differenza nell'esercizio 1891	+ L.	8,424.15

Tramways e Ferrovie economiche (Roma, Milano, Bologna). — *Prodotti 1891.* — Dal prospetto mensile dei prodotti del dicembre 1891 della « Société Anonyme de Tramways et Chemins de fer économiques » per Roma, Milano e Bologna, ricaviamo le seguenti cifre per l'esercizio 1891 in confronto coll'esercizio 1890:

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891 (km. 70)	L.	516,063.17
» » » 1890 (km. 70)	»	560,596.09
Differenza nell'esercizio 1891	— L.	44,532.92

Tramvie ed omnibus di Roma. — *Il compromesso tra il Comune e la Società Romana al Consiglio Comunale.* — Nella seduta dell'11 corrente fu ripresa al Consiglio Comunale di Roma la discussione sulla proposta di compromesso, di cui già demmo notizie nel n. 2, pag. 24.

(1) Il *Disegno di legge*, di cui si tratta, fu da noi pubblicato colla *Relazione ministeriale* nel n. 51 del 1891, a pag. 809.

Chiusa, nella seduta precedente (dell'8 corrente) la discussione generale, si sarebbe dovuto iniziare in quella dell'11 la discussione degli articoli. Ma tutto il rimanente della seduta, sino alla mezzanotte, venne impiegato a discutere su quale degli articoli la discussione stessa doveva aver principio, e si finì col deliberare di discutere prima l'articolo 21, nel quale sono indicate le linee di omnibus.

Tramvia Asti-Montemagno. — *Costituzione del Comitato definitivo.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 51 del 1891, pag. 816, circa la costituzione del Comitato provvisorio, aggiungiamo che il 10 corrente si tenne nel salone del Municipio di Asti l'adunanza generale degli adesionisti al progetto della linea tramviaria Asti-Montemagno.

L'adunanza, a cui intervennero od aderirono i rappresentanti e consiglieri provinciali dei Comuni interessati, fu presieduta dal Sindaco di Asti.

Dopo una elaborata relazione dell'avv. Epaminonda Argenta, presidente del Comitato provvisorio, fu posto ai voti ed approvato un ordine del giorno con cui si confermano a membri del Comitato definitivo quelli del Comitato provvisorio, aggiungendovi per acclamazione diverse altre persone di Asti e dei paesi utenti della linea; affidando a tutti il mandato di affrettarne il compimento e di mettersi d'accordo colle autorità comunali.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Locomotiva Mallet a dodici ruote.* — Il *Journal des transports* nella rubrica « Revue pittoresque » tratta a lungo della locomotiva a dodici ruote dell'ing. Mallet e ne dà la figura.

A questa locomotiva — in costruzione allora, ed ora terminata, nelle officine Maffei a Zurigo per il servizio della ferrovia del Gottardo — già accennammo nel n. 35 del 1891, pag. 561. Aggiungiamo ora qualche più preciso dato tecnico.

Il nome dell'ingegnere Mallet non è nuovo nel campo meccanico-ferroviario, come quello che collegasi strettamente all'applicazione del « principio compound » alle locomotive che egli ha realizzato per la prima volta nel 1876 sulla ferrovia Baiona-Biarritz.

Dopo una lunga serie di studi e di esperimenti l'ingegnere Mallet è ora riuscito a far costrurre una locomotiva d'un tipo a forte trazione e grande flessibilità.

Senza addentrarci, in questa breve e non adatta rubrica, in speciali descrizioni tecniche di questo nuovo sistema, ne diamo intanto i seguenti principali dati statistici:

Superficie della griglia	m.q.	2 50
Superficie totale riscaldata	»	155
Timbro della caldaia	chilogrammi	12
Diametro dei piccoli cilindri (posteriori) .	m.	0.400
Diametro dei grandi cilindri (anteriori) . .	»	0.580
Corsa degli stantufi	»	0.640
Diametro delle 12 ruote	»	1.230
Scartamento degli assi di ciascun gruppo .	»	2.700
Scartamento degli assi estremi	»	8.130
Lunghezza della locomotiva senza i tamponi.	»	13.800
Peso a vuoto	tonnellate	67
Capacità dei serbatoi d'acqua . . .	metri cubi	7
Capacità delle casse di carbone . .	»	5
Peso colla provvista del carbone . .	tonnellate	85
Sforzo massimo di trazione alla circonferenza delle ruote	chilogrammi	10,000

— Anche la *Ferrovia Centrale Svizzera* ha adottato per il servizio del tronco Olten-Sissach, che attraversa il tunnel di Hauenstein con salita di 25 millesimi, locomotive dello stesso sistema. Queste però sono a quattro sole assi e pesano, colla provvista del carbone, 60 tonnellate.

Ferrovie Svizzere. — *Stato generale al 31 dicembre 1891.* — Secondo una statistica officiale, alla fine dell'anno 1891 erano in esercizio nella Svizzera: 23 ferrovie

a scartamento normale; 19 ferrovie a scartamento ridotto; 5 ferrovie ad ingranaggio; 13 ferrovie funicolari; e 9 tramvie.

Inoltre fino a tutto il passato anno esistevano concessioni per 82 progetti di ferrovie. Di questi: 13 progetti sono attualmente già in via di esecuzione; mentre degli altri, parte saranno eseguiti più tardi e parte non lo saranno mai per mancanza dei necessari mezzi finanziari.

Per quanto concerne il sistema di questi progetti di ferrovie concesse: 7 di queste ferrovie sono mosse per il peso dell'acqua; 5 dall'elettricità; 2 ad aria compressa; 1 a cavalli ed i rimanenti al mezzo di locomotive.

Le più vecchie delle concessioni, non ancora eseguite, datano dall'anno 1869 e riguardano le linee Lucerna-Küssnach-Immensee e Zugo-Walchwyl-Goldau, per le quali possiede le concessioni la ferrovia del Gottardo; però in oggi amendue questi progetti sono ormai in via di esecuzione.

Il numero delle concessioni chieste negli ultimi tre anni fu il più forte; essendosi raggiunto nel 1889 il numero di 17; nel 1890 quello di 38; e nel 1891 quello di 23.

— *La ferrovia del Rothorn.* — Al compimento dei lavori di questa ferrovia, la più elevata per ora nelle Alpi, accennammo nel n. 46 del 1891, p. 738.

Essa elevasi a 2351 metri, cioè 67 metri più che la ferrovia del Pilato; fu costrutta col sistema a dentiera Abt, con una pendenza massima da 1 a 4.

I lavori furono incominciati il 1° ottobre 1890 e compiuti il 31 stesso mese dello scorso anno 1891. Furono perforate 10 gallerie e costrutti numerosi ponti ed altre importanti opere d'arte e di consolidamento.

Ferrovie Russe. — *Riscatto governativo della ferrovia Orel-Griazy.* — Vi accennammo nel n. 40 del 1890, pag. 641; annunciasi ora che con disposizione imperiale del 10 novembre 1891 fu sancito il riscatto dal 1° gennaio del corrente anno della linea Orel-Griazy.

Tramvie elettriche nel Canton Ticino. — *Risultato definitivo della contraria votazione popolare.* — Riferendoci a quanto abbiamo annunciato in questa stessa rubrica del n. 2, pag. 26, diamo ora il risultato definitivo.

Gli elettori inscritti erano 28,157. Votarono **sì**, cioè in favore della legge, 7890; votarono **no**, cioè contro la legge, 10,403. Le schede nulle furono 234.

Notizie Diverse

Canale di Suez. — *Navi e prodotti nel 1891.* — Durante l'anno 1891 passarono il Canale di Suez 4206 navi, mentre nel 1890 le navi che transitarono pel Canale furono soltanto 3389.

Gli introiti, che nel 1890 furono di 67 milioni, nel 1891 salirono a 83 milioni e mezzo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 31,000 * e L. 30,600 * rispettivamente per due progetti di sistemazione dei ponti sul torrente Serra ai chilometri 115.910 e 120.934 della *Orte-Foligno-Falconara.*

Rete Mediterranea. — L. 72,000 * per risanamento e ricarico della massicciata, con modificazione dell'armamento, nel tratto fra Roma San Paolo e il chilometro 22 della *linea Roma-Pisa.*

L. 300,000 *, oltre L. 57,333 per il materiale metallico, per alzamento e deviazione di tratto della *linea Sibari-Cosenza* fra le stazioni di Spezzano Castrovillari e Tarsia;

L. 25,300 pel completamento delle chiusure mediante impianto di siepi vive di essenze diverse a seconda della natura dei terreni, lungo il tronco Mortara-Cava Carbonara, della ferrovia Vercelli-Mortara-Broni, per una lunghezza complessiva di m. 17,170.50;

L. 16,290 per l'impianto di una presa d'acqua dal torrente Scrivia per l'alimentazione sussidiaria del rifornitore nella nuova stazione di Ronco-Villavecchia lungo la ferrovia succursale dei Giovi;

L. 12,000 pei lavori di riparazione dei danni arrecati alla ferrovia dalle alluvioni del 3 ottobre 1891, dal chilometro 12 al chilometro 19 della linea Napoli-Eboli, fra le stazioni di Torre del Greco e di Torre Annunziata Città;

L. 9000 pel completamento delle gettate di difesa delle spalle e delle pile del secondo ponte sul Gesso nel tronco Cuneo-Borgo San Dalmazzo della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia;

L. 7475 pei lavori di consolidamento dell'argine ferroviario all'estremità Novi della stazione di Ronco-Scrivia, lungo la ferrovia succursale dei Giovi:

L. 7100 per la sistemazione dell'acquedotto al chilom. 210.581 della linea Eboli-Metaponto fra le stazioni di Calciano e di Grassano;

L. 1500 pei lavori di rinforzo dell'impalcatura sul rio Vittarello alla progressiva 45.950 della linea Savona-Bra fra le stazioni di Ceva e Castellino;

L. 1300 per la sistemazione definitiva delle scarpate franose lungo il tronco da Luino a Pino nella ferrovia Novara-Pino.

Rete Sicula. — L. 2234 per provvedere al ricambio di diversi legnami sui tetti di alcuni magazzini lungo il tronco di ferrovia da Catania a Messina.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 14,000 per lavori di costruzione di un acquedotto in ferro e corrispondente fosso di scolo al km. 257.834.75 fra le stazioni di Pisticci e Bernalda, della linea Eboli-Metaponto.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — 3 febbraio, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto dei ferri minuti 1° tipo ferrovie complementari ecc. In due lotti: 1° di L. 118,600; 2° di L. 50,700.

— 6 febbraio, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto * per la fornitura di 12 scambi semplici, ecc. Importo L. 18,800. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva L. 1500.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori di consolidamento di n. 6 manufatti lungo la ferrovia Adria-Chioggia, col ribasso del 20 0[0 alla Ditta Cortesi Ernesto.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 15 corrente). — Fratelli Pozzo di Torino, per fornitura dei biglietti di viaggio speciali a foglietto ed a libretto e bolletari (per anni 5);

V. Vanetti di Genova, per fornitura di Cg. 770,000 di olio minerale nero;

Vivani Giuseppe di Venezia, per fornitura di Cg. 170,000 di olio minerale nero;

Rizzi Luigi di Modena, per fornitura di 70 cancelli di ferro con colonnette di ghisa;

Barrera e Bernasconi Fratelli, di Torino, per fornitura di numero 15,000 lime assortite in acciaio fuso;

Vitiello Vincenzo di Napoli, per fornitura di quint. 600 di carbone di legno di faggio;

Vignolo Salvatore di Sampierdarena, per i lavori di sottomurazione del muro a scarpa a mare del rilevato ferroviario fra le progressive 9.197 e 9.285 della linea Sampierdarena-Ventimiglia.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comitato Esecutivo delle Opere di bonifica del 2° circondario - Polesine San Giorgio (Ferrara) 15 gennaio, ore 12 merid, unico e definitivo. — Appalto per la generale canalizzazione della bonifica Benvignante. Importo L. 170,347.32. Cauzione provvisoria L. 8500 Cauzione definitiva il decimo.

Genio Militare di Roma (23 gennaio, ore 12 ant., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione di locali per un Ospedale militare succursale nel fabbricato Santa Croce in Gerusalemme in Roma. Importo L. 12,000. Cauzione L. 1200.

Prefettura di Porto Maurizio (25 gennaio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'allargamento e completamento della strada obbligatoria del Comune di Perinaldo, ecc. Importo ridotto L. 52,495.58 (V. n. 50 del 1891 e n. 1 del 1892).

Prefettura di Grosseto (26 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di colmazione artificiale di una zona del padule di Talamone, fra la via comunale ed il mare. Importo L. 36,856. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Deputazione Provinciale di Como (27 gennaio, ore 1 pom., definitivo). — Appalto delle opere di costruzione del 1° tronco distinto in due tratte della strada provinciale Regina, n. 103, ecc. Importo ridotto L. 172,358.30 (v. n. 52).

Deputazione Provinciale di Potenza (28 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della traversa interna di Maratea, facente parte della strada provinciale di Tirreno (metri 249.70). Importo ridotto L. 33,359.09 (v. n. 38 e 51).

Deputazione Provinciale di Cremona (10 febbraio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione del ponte in ferro a travata continua ed a tre luci e relativi piedritti in muratura sul fiume Adda presso Boccaserio nei territori di Ripalta Arpina e di Bertonico, nonchè i rilevati di accesso lungo la strada provinciale Crema-Codogno per m. 10 dall'imbocco e sbocco del ponte. Importo L. 578,244.39. Cauzione lire 20,000. Lavori compiuti in 12 mesi.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero Marina:

Società Industriale Hawthorn Guppy, Napoli: un condensatore, L. 5400.

Società Metallurgica Italiana, Livorno: tubi di ottone, lire 4241.75;

Società Fratelli Leoni, Genova: Vernice sottomarina, L. 6750.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Gennaio 9	Gennaio 16
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 638.50	633
» » Mediterranee	» 498	492
» » Sicule	» 585	585
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
» » Gottardo	» —	820
Buoni Ferrovie Meridionali	» 530	535.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 67.50	67.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	318
» » » 2ª emiss.	» 298.50	298.50
» » Centrale Toscana	» 493.50	493.50
» » Mediterranee 4 0/0	» 427.50	427.50
» » Meridionali	» 305.50	305.75
» » Sarde, serie *A*	» 298	299
» » » serie *B*	» 294	296
» » » 1879	» 288	288
» » Pontebba	» 446	446
» » Nord-Milano	» 255	255
» » Meridionali Austriache	» 319.50	220
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 gennaio — **Tramways-Omnibus e trasporti in liquidazione.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11 antimeridiane in Roma.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

31 gennaio — **Società milanese per costruzioni in ferro e materiale ferroviario « Fratelli Invitti e C. », Milano.** - Assemblea generale straordinaria, per le ore 1 pom., nella sede sociale in Milano, via Ludovico Muratori, n. 85 *A*.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4204	4152	+ 52	628	609	+ 19
Media	4156	4089	+ 67	660	649	+ 11
Viaggiatori	937,313 81	970,018 93	— 32,705 12	39,524 15	49,443 95	— 9,919 80
Bagagli e cani	38,051 90	40,033 21	— 1,981 31	1,977 45	1,585 68	+ 391 77
Merci a G.V. e P.V. acc.	271,288 30	243.505 82	+ 27,782 48	11,876 63	11,982 40	— 105 77
Merci a P. V.	1,246,751 30	1,140,630 07	+ 106,121 23	48,455 06	83.484 62	— 35,029 56
TOTALE	2,493,405 31	2,394,188 03	+ 99,217 28	101,833 29	146,496 65	— 44,663 36
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Gennaio 1892.						
Viaggiatori	25,354,010 58	25,221,286 56	+ 132,724 02	1,512,423 14	1,548,539 41	— 36,116 27
Bagagli e cani	1,126,630 70	1,126,466 52	+ 164 18	53.818 80	56,457 16	— 2.638 36
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,235,957 57	6,150,780 88	+ 85,176 69	350 732 97	340,107 54	+ 10,625 43
Merci a P. V.	27,215,658 40	27,299.992 77	— 84,334 37	2,211,788 47	2,156,454 89	+ 55,333 58
TOTALE	59,932,257 25	59,798,526 73	+ 133,730 52	4,128,763 38	4,101,559 00	+ 27,204 38
Prodotto per chilometro						
della decade	593 10	576 63	+ 16 47	162 16	240 55	— 78 39
riassuntivo	14,420 66	14,624 24	— 203 58	6,255 70	6,319 81	— 64 11

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compres nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1891

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1891	96.401 00	2.460 00	12.283 00	113.560 00	1.260 00	230.964 00	609 00	379 25
1890	90.364 83	2.245 63	12.912 59	97.677 91	460 81	203.661 77	609 00	334 42
Differenza nel 1891	+ 6.036 17	+ 214 37	— 629 59	+ 20.882 09	+ 799 19	+ 27.302 23	»	+ 44 83
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1891				
1890-91	1.875.425 00	38.230 00	220.708 00	2.114.234 00	18.760 00	4.267.357 00	609 00	7.007 15
1889-90	1.669.869 53	32.204 79	201.539 08	2.118.866 11	14.127 81	4.036.607 32	609 00	6.628 26
Differenze nel 1891	+ 205.555 47	+ 6.025 21	+ 19.168 92	— 4.632 11	+ 4.632 19	+ 230.749 68	»	+ 378 89

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1891	21.374 00	184 00	1.370 00	10.885 00	189 00	34.002 00	237	143 47
1890	15.416 90	156 93	1.324 14	5.643 26	43 68	22.584 91	126	179 24
Differenza nel 1891	+ 5.957 10	+ 27 07	+ 45.86	+ 5.241 74	+ 145 32	+ 11.417 09	+ 111	— 35 77
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1891.				
1890-91	316.964 00	2.722 00	20.119 00	100.679 00	2.629 00	443.113 00	237	1.869 67
1889-90	249.597 48	2.019 01	16.770 09	91.033 58	495 78	359.915 94	126	2.856 47
Differenze nel 1891	+ 67.366 52	+ 702 99	+ 3.348 91	+ 9.645 42	+ 2.133 22	+ 83.197 06	+ 111	— 986 80

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 85	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	8 — p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 15 p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 38 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	3 25 a.	—	—	4 23 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 25 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 02 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	6 39 p.	—	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	3 10 p.	—	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 24 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
Calais-Mar (ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: { **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.**
da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 23 Gennaio 1892. NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° gennaio 1892 (*).

I. — Resoconto dell'avanzamento dei lavori sulle linee che si costruiscono *per conto diretto dello Stato.*

LINEA PARMA-SPEZIA.

Tronco Ghiare-Ostia-Borgotaro. — Trovansi bene avanzati i *movimenti di terra*, i *muri* di sostegno e di difesa, e pressochè ultimate le *opere d'arte minori* ed i *fabbricati*.

Sono ultimate tutte le murature delle *opere d'arte speciali*, eccetto quelle del *ponte-viadotto sul Taro* in prossimità della stazione di Borgotaro; il quale ha eseguite le spalle fino all'imposta dei vòlti e 5 pile a due metri sopra la risega. Resta in corso la fondazione ad aria compressa per la sola 3ª pila.

Procedettero regolarmente i lavori delle *gallerie;* e la situazione di esse al 1° gennaio era la seguente:

GALLERIE	SCAVO				MURATURE		
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Piedritti	Allargamento Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Groppo S. Giovanni, m. 2481.77 . .	1436.30	1253 —	981 —	792.95	1183 —	774 40	30.60
Roccamurata, metri 598.65	598.65	409.50	276 ·	209.65	180.90	173.30	—
Bastardo, m. 460.30	360.30	330 —	172 —	137 —	312.50	136.75	—
Borgallone, m. 350.49	350.49	350.49	251.50	203 —	318.50	198.55	—
Magrano, m. 201.69	201.69	201.69	—	—	198.60	—	—
Maccagnana, metri 2256.92	1522 —	1284 —	1037 —	946 —	1236 —	946 —	412 —
De Martini, metri 1356.25	749 —	611 —	320 —	167 —	431 —	167 —	—

Il 27 dicembre 1891 fu perforata la galleria di Roccamurata.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° novembre* 1891, nel n. 1.

Tronco Borgotaro-Guinadi. — I *movimenti di terra* e le *opere murarie* esterne sono ultimate. Resta in corso il *consolidamento della trincea* a monte della stazione di Guinadi.

Lo *stato d'avanzamento dei lavori della galleria del Borgallo*, lunga m. 7709.54, al 1° gennaio era il segnente:

	SCAVO			MURATURE		
	Avanzata	Allargamento Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	2678.50	2653.50	2592 —	2631.20	2597.50	2478 —
» Spezia	4228 —	4195 —	4167 —	4188 —	4127.50	977 —
Totali	6906.50	6848.50	6759 —	6819.20	6725 —	3450 —

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese di dicembre fu:

a) Scavo . . . . { Avanzata . . . . ml. 59.50
Allargamenti in calotta » 53.50
Strozzo . . . . . » 63.50

b) Rivestimento { Calotta . . . . . » 57.20
Piedritti . . . . . » 100.—
Arco rovescio . . . » 48.—

La galleria essendo lunga m. 7709.54, restano da scavarsi ancora:

In piccola sezione . . . . ml. 803.04
In strozzo . . . . » 950.54

Raddoppio Casello 88-Spezia. — I lavori sono tutti ultimati ed il giorno 17 dicembre p. p. ebbero luogo la visita di ricognizione ed il collaudo finale (1).

LINEA CUNEO-VENTIMIGLIA.

La tratta affidata alla Società è aperta intieramente all'esercizio.

(1) Circa l'*attivazione del servizio* su detto tratto vedi « Informazioni » del n. 1, pag. 6.

Nel **4° tronco, dalla galleria elicoidale a Limone,** si eseguirono alcuni *lavori di finimento* e si continuò la ***sistemazione della trincea*** a monte della stazione di Limone.

II. — Resoconto dello stato d'avanzamento dei lavori sulle *Linee Sociali in costruzione.*

LINEA VELLETRI-TERRACINA.

Tutti i lavori, compreso l'armamento, sono ultimati, e la linea è in grado di essere aperta all'esercizio.

LINEA SPARANISE-GAETA.

I ***lavori*** sono ultimati; manca però parte delle rifiniture, che si eseguiscono gradatamente.

La ***posa del ferro*** oltrepassò la stazione di Minturno ed è fatta per km. 43. Il ***primo strato della massicciata*** è completo per km. 49 e il ***secondo*** per km. 18.300.

LINEA GENOVA-OVADA ASTI.

Nella **tratta fra il Polcevera e la stazione di Ovada** procedono con attività i ***movimenti di terra*** e le ***opere d'arte.*** Alcuni degli importanti ***ponti-viadotti*** sono completamente finiti, altri hanno i vôlti in costruzione. I ***fabbricati*** sono bene avanzati e si iniziò la posa dei serramenti.

Delle ***gallerie*** ordinarie 4 sono ultimate e 6 perforate. Nelle 22 che rimangono in corso, lunghe complessivamente ml. 10,302, sono eseguiti ml. 6000 di avanzata, 3657 di strozzo, 4305 di vôlto e m. 2867 di piedritti.

Lo ***stato dei lavori della galleria del Turchino,*** lunga m. 6431.50, al 1° gennaio 1892 era il seguente:

Scavo	Avanzata inferiore	ml.	2169.40
	Avanzata superiore	»	2129.05
	Allargamento in calotta	»	1974.65
	Strozzo	»	1797.95
	Piedritti (sull'asse)	»	1733.70
Murature	Calotta	»	1923.35
	Piedritti	»	1713.80
	Arco rovescio	»	329.90

La **tratta Ovada-Acqui-Asti** può dirsi ultimata, tranne le gallerie del Cremolino e di Alice Belcolle. Questa è prossima ad essere perforata. L'avanzamento dei lavori delle *gallerie Cremolino e di Alice Belcolle* (1) al 1° gennaio era il seguente:

GALLERIE	SCAVO					MURATURE		
	Avanzata inferiore	Avanzata superiore	Allargamento calotta	Strozzo	Piedritti	Calotta	Piedritti	Platea
Del Cremolino, metri 3401 —	1246 —	2153 —	2063 —	1965 —	1829.55	1988 —	1814 —	507 —
Alice Belcolle, metri 1924.50	—	1884.50	1815.50	1711.50	1676 —	1791.50	1669 —	899.50

L'***armamento*** è completo da Asti fino a Montegrosso, ed iniziato fra le stazioni di Acqui e Nizza Monferrato.

LINEA AVELLINO-ROCCHETTA MELFI.

Tronco Avellino-Paternopoli. — I *lavori di terra* sono tutti attaccati, le ***opere minori*** ultimate per oltre la metà e si continuano le ***opere di difesa e consolidamento.*** Sono in costruzione i vôlti dei ***manufatti speciali*** fra l'origine della linea e la stazione di Lapio. Nella rimanente tratta si stanno eseguendo le fondazioni dei ponti sul Calore, e per l'ultimo di essi sono già terminate. I ***fabbricati*** cadenti nei primi 20 km. non mancano che dei finimenti.

Nel mese di dicembre vennero perforate le *gallerie di Parolise e Tuoro,* nonchè il diaframma fra il pozzo n. 2 e lo sbocco della *galleria di Montefalcione.*

L'***avanzamento dei lavori delle gallerie*** al 1° gennaio era il seguente:

(1) Circa la avvenuta perforazione completa della *galleria Alice Belcolle,* vedi nelle « Informazioni » di questo numero, pag. 54.

GALLERIE	SCAVO			MURATURE		
	Avanzata	Allargamento in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio o platea
Acqua Chiara, m. 142 —	142 —	142 —	82.60	142 —	54.15	—
Gelsa . . . » 366 —	276.50	238.50	99.50	216 —	78.45	38 —
Di Parolise . » 1224 —	1224 —	1112 —	1034 —	1103 —	1016 —	486 —
Montefalcione » 2560.40	2180.40	1948 —	1750 —	1908 —	1612.50	59 —
Montemiletto » 634 —	301 —	255 —	101 —	245 —	74.50	—
Acqua Calda » 94 —	94 —	94 —	92 —	94 —	58.50	—
Ferrugni . . » 224 —	161 —	126 —	13 —	116 —	8 —	—
Tuoro . . . » 93 —	93 —	66 —	—	61 —	—	—

Tronco Rocchetta Melfi-Monteverde. — Ultimati ***tutti i lavori*** e posato il *binario principale.* Si sta completando l'armamento nella fermata del Pisciolo e stazione di Monteverde.

LINEA CORNIA-PIOMBINO.

Completamente terminata, ed in grado di aprirsi all'esercizio.

LINEA CUNEO-SALUZZO.

Trovasi ultimata dall'origine, fino all'ingresso della stazione di Saluzzo. L'*armamento* è eseguito fino a Villafalletto.

Sono iniziati i lavori per la nuova ***stazione di Saluzzo*** e raccordi colle linee di Savigliano e Moretta.

LINEA ROMA-SEGNI.

La **tratta fino a Ciampino** è aperta all'esercizio dal mese di aprile 1891.

Fra **Ciampino e Segni** restano a completarsi qualche trincea e rilevato fra i km. 16-22, e poche rifiniture.

Il *doppio binario* è posato per km. 26; fatto il 1° strato di massicciata per km. 19, ed il 2° strato per km. 10.

LINEA ROMA-VITERBO.

Tratta Roma-Bracciano. — I ***lavori di terra*** ed i ***manufatti minori*** sono eseguiti per circa 2|3. Una delle ***opere speciali*** ha le murature al piano d'imposta, l'altra ha complete le fondazioni. È perforata la ***galleria sotto la Cinta Militare*** e scavata l'avanzata della ***galleria Aurelia*** per ml. 46.

Sono terminati i *fabbricati* delle stazioni di S. Onofrio, Storta e Cesano e parte delle case di guardia. I rimanenti sono tutti in costruzione ed è già iniziata la posa dei serramenti.

LA TARIFFA ECCEZIONALE N. 1001 A P. V.
per il trasporto a carro completo delle immondizie e spazzature di città, ecc.

Regio Decreto per l'applicazione in via d'esperimento sulle Reti Mediterranea ed Adriatica.

Diamo corso alla pubblicazione del ***R. Decreto 13 dicembre 1891,*** a cui abbiamo accennato negli « Atti ufficiali » del nostro n. 3. Per richiamo alle nostre informazioni su tutto lo svolgimento della questione intorno alle « merci povere ». rinviamo i nostri lettori al n. 1, pagina 7.

Il numero 727 della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 44 (capoverso 1° e 2°) dei Capitolati per l'esercizio delle Strade Ferrate componenti le Reti del Mediterraneo e dell'Adriatico;

Visto l'art. 6 della Legge approvativa dei Capitolati stessi, n. 3048 (serie 3ª), del 27 aprile 1885 (1);

Vista la Tariffa eccezionale n. 1001 a piccola velocità pel trasporto a carro completo di immondizie e spazzatura di città; marna o marga: piume sucide per concime, torba in

(1) Vedi *Monitore*, n. 18 del 6 maggio 1885.

natura non compressa od in tritumi, in sacchi, o che ha servito per lettiera di animali, alla rinfusa, concordata colle Società esercenti le Reti predette ed approvata con Decreto ministeriale n. 60612|6823, del 30 novembre 1891;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretari di Stato, per l'Agricoltura, Industria e Commercio, pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A far tempo dal 1° gennaio 1892 ed in via d'esperimento per un periodo non minore di due anni, le Società concessionarie dell'esercizio per le Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico applicheranno la suaccennata Tariffa eccezionale n. 1001 con esse accordata, ridotta in ogni sua parte — escluse soltanto le tasse minime — nella misura qui appresso indicata, e cioè:

per la Serie *A* del 17.50 per 0|0
id. id. *B* » 22.50 » »
id. id. *C* » 27.50 » »

rimanendo con ciò i prezzi della Tariffa stessa, per l'applicazione ai trasporti nei riguardi col pubblico e ferme stando le condizioni cui la medesima è soggetta, modificati come qui appresso viene riportato:

PREZZO	Zone di percorrenza												Diritto fisso per vagone
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
	da 1 a 50 km.	da 51 a 100 km.	da 101 a 200 km.	da 201 a 300 km.	da 301 a 400 km.	da 401 a 500 km.	da 501 a 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km.	da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.	
Serie A.													
Per vagone e chilom. L.	0.2692	0.2424	0.2151	0.2154	0.2020	0.2020	0.2020	0.2020	0.2020	0.2020	0.2020	0.2020	1.683
Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti »	13.46	25.58	47.12	68.66	88.86	109.06	129.26	149.46	169.66	189.86	210.06	—	

Avvertenza. — Tassa minima per spedizione L. 5.10, oltre il diritto fisso e le tasse accessorie.

Serie **B.** — Spedizioni di almeno 50 vagoni in un anno, applicabile in via di rimborso a forma della condizione *b*.

PREZZO	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Diritto fisso per vagone
Per vagone e chilom. L.	—	0.2162	0.1922	0.1922	0.1801	0.1801	0.1801	0.1801	0.1801	0.1801	0.1801	0.1801	1.683
Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti »	12.01	22.82	42.04	61.26	79.27	97.28	115.29	133.30	151.31	169.32	187.33	—	

Avvertenza. — La zona I intendasi « per 50 km., o pagando per tale percorrenza ».

Serie **C.** — Spedizioni di almeno 200 vagoni in un anno, applicabile in via di rimborso a forma della condizione *b*.

PREZZO	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Diritto fisso per vagone
Per vagone e chilom. L.	—	0.1916	0.1704	0.1704	0.1597	0.1597	0.1597	0.1597	0.1597	0.1597	0.1597	0.1597	1.479
Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti »	10.65	20.23	37.27	54.31	70.28	86.25	102.22	118.19	134.16	150.13	166.10	—	

Art. 2.

Nella sistemazione dei conti, da farsi fra Governo e Società, colle norme tracciate nel 3° e 4° capoverso dell'articolo 44 dei Capitolati d'esercizio, approvati con Legge n. 3048 (Serie 3ª), del 27 aprile 1885, i prodotti che si otterranno coll'applicazione della Tariffa così ridotta, reintegrati coll'accredito alle Società delle minori somme incassate, in conseguenza degli ordinati ribassi, saranno computati, per gli effetti della ripartizione di cui agli articoli 22 del Contratto d'esercizio della Rete Mediterranea e 25 di quello per la Rete dell'Adriatico, approvati colla Legge predetta, esclusivamente e sempre in aggiunta al prodotto iniziale rispettivamente e per ciascun anno.

Art. 3.

Il presente Decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in Legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 dicembre 1891.

UMBERTO.

Branca.
Chimirri.
Luzzati.

Visto, *Il Guardasigilli:* L. Ferraris.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul sesto Esercizio — 1890-91

(*Continuazione — Vedi Numero 50 del 1891; 1 e 2*).

COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE.

§ 1. — Linee che si costruiscono per conto sociale.

Nella relazione dello scorso anno vi abbiamo date ampie informazioni sullo stato dei lavori intrapresi per la costruzione delle varie linee affidate alla nostra Società. Quest'anno abbiamo la soddisfazione di annunciarvi che i lavori procedettero regolarmente e che possiamo ormai ritenerci sicuri di mantenere gli obblighi assunti col Governo circa l'epoca di apertura all'esercizio delle singole linee.

Per darvi un'idea più chiara dello stato di avanzamento delle costruzioni sulle nuove linee, abbiamo predisposto un quadro grafico (Quadro 15) dal quale appare la quantità delle principali categorie di lavori già eseguiti per ogni singola linea, il che ci permette di limitarci qui a qualche cenno sommario.

A) Costruzione delle sei linee affidateci con la Convenzione 21 giugno 1888. — Lungh. km. 403.

I. — *Linee e tronchi di linea da aprirsi all'esercizio nel 1892.*

Quasi la metà della lunghezza totale delle linee affidateci deve essere aperta all'esercizio nel prossimo venturo anno, e cioè al più tardi:

la Velletri-Terracina	lunga km.	79	il 27 maggio	1892
» Sparanise-Gaeta	»	» 59	» 4 »	»
» Cornia-Piombino	»	» 14	» 5 aprile	»
» Cuneo-Saluzzo	»	» 34	» 23 settembre	»
ed il tronco Rocchetta Melfi-Monteverde dell'Avellino-Rocchetta Melfi	lungo	» 15	» 29 marzo	»
	Totale	Km. 201		

La **Velletri-Terracina** si può ritenere come ultimata, salvo per quanto riguarda il suo innesto in stazione di Velletri, a cui non venne ancora posto mano attendendosi sempre l'autorizzazione del R. Ispettorato per procedere all'appalto delle relative opere. Ma questi lavori non potranno ritardare l'apertura della linea all'esercizio, stante la loro poca importanza, essendosi provveduto per intanto con un allacciamento provvisorio.

Della **Sparanise-Gaeta** può considerarsi come ultimata la tratta Sparanise-Minturno, mentre sulla parte rimanente, che trovasi in condizioni più difficili, anche perchè deve essere costrutta da Minturno a Formia con le modalità di una linea di primaria importanza, essendo destinata a diventare comune con la litoranea Roma-Napoli, restano a completarsi il rivestimento delle due gallerie di Castellone e di Valcalegno, il viadotto del Pontone, la massicciata e la posa dello armamento; lavori tutti che saranno ultimati prima dell'epoca fissata della Convenzione.

La **Cornia-Piombino** è completamente ultimata ed in grado di essere aperta fin da ora all'esercizio, quantunque siano appena iniziati i lavori dell'innesto definitivo in stazione di Campiglia.

La **Cuneo-Saluzzo** è ultimata fino all'ingresso della stazione di Saluzzo per quanto riguarda i movimenti di terra, le opere d'arte ed i fabbricati; e trovasi in corso la posa dell'armamento e lo spandimento della massicciata. Invece non è ancora iniziata la costruzione della stazione di Saluzzo e dei raccordi colle linee per Moretta e Savigliano, non essendo intervenuta l'approvazione governativa che nello scorso ottobre.

Finalmente sul tronco **Rocchetta Melfi-Monteverde** sono ultimati i movimenti di terra, le opere d'arte minori, i tre ponti sull'Ofanto, la galleria degli Arconi e si stanno completando le opere di consolidamento e di difesa. Trovasi pure in corso la posa dell'armamento e lo spandimento della massicciata.

II. — *Tronchi di linea da aprirsi all'esercizio nel 1893.*

Nel 1893 devonsi aprire all'esercizio i tronchi di linea seguenti:

Linea Genova-Ovada-Asti
Tronco Ovada-Asti lungo Km. 60 apertura Giugno 93.
Linea Avellino-Rocchetta Melfi
Tronco Avellino-Paternopoli » » 27 » Ottobre »
Totale Km. 87

Come è naturale, i lavori su questi tronchi sono meno avanzati che non sulle linee di cui al paragrafo precedente; avendosi a disposizione un anno di più; nondimeno essi procedono in guisa da darci più che la speranza, la certezza, che verranno ultimati con qualche anticipo sull'epoca stabilita per la loro apertura all'esercizio.

Sul tronco **Ovada-Asti** i movimenti di terra si possono ritenere eseguiti nel complesso per circa 9|10, come pure le opere d'arte e i fabbricati.

Lo stato di avanzamento della galleria del Cremolino, la più importante della tratta, lunga m 3409,70 è il seguente:

			AL 30 SETTEMBRE 1890	AL 30 SETTEMBRE 1891	Differenza
Scavo	Avanzata	M.	818 —	1999 —	1181 —
	Allargamento in calotta	»	790 —	1750 —	960 —
	Strozzo	»	764 —	1564 —	800 —
	Piedritti (sull'asse)	»	721 50	1391 50	670 —
Muratura	Calotta	»	778 —	1702 —	924 —
	Piedritti	»	725 —	1380 —	655 —
	Arco rovescio o platea	»	257 —	479 —	222 —

Come si vede, essa fu già perforata per circa 2|3.

La galleria di Alice Bel Colle lunga m. 1924 è già scavata per metri 1677 e si prevede pertanto che sarà perforata entro l'anno corrente.

La galleria di Visone e le altre 4 minori sono completamente scavate.

Delle opere d'arte maggiori alcune sono ultimate e le altre sono già giunte al piano d'imposta.

Nelle stazioni di Acqui, Nizza Monferrato ed Asti non vennero ancora iniziati i lavori di ampliamento necessari per l'innesto della nuova linea, perchè i relativi progetti non vennero ancora approvati dal Governo. Si è però disposto per la costruzione di allacciamenti provvisori

Sul tronco **Avellino-Paternopoli (Linea Avellino - Rocchetta Melfi)** (Km. 27), che deve aprirsi all'esercizio nell'ottobre 1893, i lavori sono tutti appaltati e procedono attivamente. Della galleria di Montefalcione, la più lunga di tutta la linea (m. 2584), sono perforati m. 1692; e di quella di Parolise (m. 1280) metri 1035. Sono pure a buon punto le altre 6 gallerie, di cui 2 sono già perforate completamente. Dei movimenti di terra sono già eseguiti i 2|3, e dei manufatti minori 1|3.

Le opere d'arte maggiori, alcune delle quali di grande importanza, con fondazioni ad aria compressa, sono tutte iniziate e bene avviate.

III. — *Tronco Ovada-Campoligure, (apertura Giugno 1894, lunghezza km. 14).*

Su questo tronco i lavori sono in pieno sviluppo. I movimenti di terra ed i manufatti sono a buon punto, le opere d'arte maggiori sono tutte iniziate, delle 9 gallerie da costruirsi tre sono già perforate, e delle altre 6, lunghe complessivamente m. 3408, sono scavati m. 1455.

IV. — *Tronchi di linea da aprirsi all'esercizio negli anni 1895 e 1897.*

A compimento di quanto abbiamo esposto più sopra, aggiungeremo qualche altro dettaglio sui tronchi rimanenti delle linee Genova-Ovada-Asti ed Avellino-Rocchetta Melfi, che devono aprirsi all'esercizio negli anni 1895 e 97 e che sono i seguenti:

Linea Genova-Ovada-Asti.

Tronco Polcevera-Mele	lungo km.	17	apertura giugno	1895
» Mele-Campoligure	» »	7	»	» 1897

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Tr.co Paternopoli-S. Angelo	» »	34	»	ottobre 1895
» Conza-Monteverde	» »	28	»	» »
» S. Angelo-Conza	» »	15	»	» 1897
	Totale	Km. 101		

I lavori del tronco **Polcevera-Mele** che furono iniziati soltanto nell'agosto dello scorso anno, procedono in modo soddisfacente tanto nei movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati, che nella perforazione delle gallerie. Le opere d'arte principali, come sarebbero i viadotti Chiaramagna, Varenna ed Acquasanta, sono bene avanzate, e si spera che entro l'anno, la maggior parte delle pile e spalle, giungano al piano d'imposta degli archi.

Delle 14 gallerie comprese in questo tronco 5 sono già perforate e delle altre 9, lunghe complessivamente m. 5588, sono perforati m. 2449.

La costruzione della grande galleria del Turchino (lunga m. 6445), che costituisce il tronco **Mele-Campoligure**, venne

condotta finora con grande attività, come risulta dallo specchietto qui sotto:

		AL 30 SETTEMBRE		Differenza
		1890	1891	
Scavo	Avanzata . . . . . . M.	311 60	1719 60	1408 —
	Allargamento in calotta . »	256 10	1488 10	1232 —
	Strozzo . . . . »	218 60	1260 60	1042 —
Muratura	Calotta . . . . »	173 55	1397 55	1224 —
	Piedritti (sull'asse) . . «	180 57	1165 57	985 —
	Arco rovescio . . . . . »	22 05	156 05	134 —

Nell'esercizio in corso però tutto permette di ritenere che i lavori procederanno ancora più solleciti, essendo in pieno funzionamento la perforazione meccanica all'imbocco sud, e le installazioni meccaniche per esaurimenti di acqua e ventilazione al Pozzo di Masone ed all'imbocco Nord.

Possiamo perciò assicurare che la galleria del Turchino sarà portata a completo compimento con notevole anticipazione sull'epoca fissata dalla legge, che scade nel giugno 1897.

Nei due tronchi **Paternopoli-S. Angelo** e **S. Angelo-Conza**, della linea Avellino-Rocchetta Melfi, non si addivenne ancora all'appalto dei relativi lavori, stante il lungo periodo stabilito per la loro ultimazione ed il tempo relativamente limitato che esige la loro esecuzione.

Invece sul tronco **Conza-Monteverde** venne già appaltata la tratta Monticchio-Monteverde, ed i lavori vi sono già incominciati.

B) Costruzione della linea Roma-Segni, affidataci colla Convenzione 29 settembre 1888.

Questa linea, a doppio binario, misura una lunghezza di km. 47, e la sua apertura all'esercizio è fissata pel maggio del 1892.

Il primo tronco **Chilometro 6-Ciampino**, venne aperto all'esercizio fino dallo scorso aprile.

Nella parte rimanente della linea i lavori possono dirsi ultimati nella tratta fra le stazioni di Zagarolo e Segni, e indubbiamente finiti qualche mese prima dell'epoca contrattuale di apertura. La posa dell'armamento venne già incominciata a partire dalla stazione di Segni, e si hanno oltre 5 km. di binario ultimati.

C) Linee diverse.

Linea Roma-Viterbo.

Questa linea, di cui abbiamo assunto la subconcessione con la Convenzione 29 aprile 1889, è lunga km. 91 circa, compresa la diramazione da Capranica a Ronciglione (chilometri 7 1|2 circa) e deve aprirsi all'esercizio al più tardi pel febbraio 1894.

Gli studi di questa linea vennero per intero ultimati, e si presentarono all'approvazione governativa i progetti d'esecuzione, dei quali vennero fin qui approvati quelli dei tronchi da Roma a Capranica e della diramazione per Ronciglione.

Sono già appaltati e bene sviluppati tutti i lavori della tratta Roma-Bracciano (km. 40), e nel tronco S. Onofrio-Cesano possono dirsi anzi quasi ultimati il corpo stradale ed i fabbricati.

Linea Varese-Porto Ceresio.

Terminati gli studi di questa linea, lunga m. 14,581, venne fino dallo scorso gennaio rassegnato al Governo il relativo progetto esecutivo colla domanda di concessione per la costruzione ed esercizio.

D) Riepilogo.

Riepilogando il fin qui detto, vediamo che le linee di cui ci venne affidata la costruzione ammontano alla complessiva lunghezza di km. 541, così ripartiti:

1° *Linee affidateci con la Convenzione 21 giugno 1888:*
da aprirsi all'esercizio nel 1892 km. 201
» » » 1893 » 87
» » » 1894 » 14
» » » 1895 e 1897:
a) in costruzione . . » 30
b) da appaltarsi . . » 71
Totale . . km. 403

2° *Linea Roma-Segni:*
già aperti all'esercizio . . . km. 8
da aprirsi » nel 1892 » 39
Totale . . . . . km. 47

3° *Linea Roma-Viterbo:*
in costruzione . . . . . km. 40
da appaltarsi . . . . . . » 51
Totale . . . . . » 91

Totale generale km. 541

I corrispettivi devoluti alla nostra Società, sono come sapete: per le linee ***del 1° gruppo***, una sovvenzione chilometrica annua fino al 1966, più una somma iniziale ed alcuni speciali compensi per la galleria del Turchino e pel tronco Formia-Minturno; per la **Roma-Segni**, linea a doppio binario e di grande traffico, una somma di 22 milioni, pagabile in 5 rate; e finalmente per la **Roma-Viterbo**, una somma di 4,200,000 lire, pagabile in 5 rate, più il sussidio di 3000 lire al chilometro per 70 anni.

Nel corrente esercizio incominceremo a percepire le sovvenzioni chilometriche pattuite, che in relazione alla misura stabilita dalla Convenzione 21 giugno 1888, per le singole linee, alla data della loro apertura all'esercizio ed alla loro lunghezza, raggiungeranno l'ammontare di L. 285,000 nell'esercizio corrente; di L. 2,240,000 nel 1892-93; e di L. 4,160,000 nel 1893-94; ed aumenteranno gradualmente per l'apertura degli altri tronchi all'esercizio, fino a raggiungere nel 1897-98 la somma di L. 8,260,000, che verrà corrisposta fino al 1966; come risulta dal seguente specchietto:

Esercizi	SOVVENZIONE COMPLESSIVA					
	LINEE DA APRIRSI NEL					TOTALE
	1892	1893	1894	1895	1897	
1891-92	285.000	—	—	—	—	285.000
1892-93	2.194.500	45.500	—	—	—	2.240.000
1893-94	2.260.000	1,886.500	13.500	—	—	4.160.000
1894-95	2.260.000	2.185.000	450.000	28.000	—	4.923.000
1895-96	2.260.000	2.185.000	450.000	1.785.000	—	6.680.000
1896-97	2.260.000	2.185.000	450.000	2.265.000	29.000	7.189.000
1897-98	8.260.000					8.260.000

La nostra Società verrà così ad ottenere il compenso dei sacrifici fatti per la costruzione delle linee stesse, trovando in quelle sovvenzioni una giusta ricompensa dell'opera da essa prestata in questo campo della sua attività, e un'equa rimunerazione dei capitali impiegativi.

E poichè le annualità incominceranno ad essere alquanto rilevanti a partire dall'esercizio 1893-94, crediamo che fino d'allora debba incominciare l'ammortamento del capitale azioni di 45 milioni che ci siamo procurato per la costruzione delle nuove linee, e a quest'uopo a tempo opportuno vi saranno presentate concrete proposte. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO. — **Statistica dell'Esercizio, anno 1890; Parte 2ª e Parte 3ª.** — *Milano, Stabilimento G. Civelli, 1891.*

Della PRIMA PARTE di questa importante Statistica — elaborata opera della *Ragioneria Centrale* — abbiamo detto nel n. 40 del 1891 a pag. 635.

Nel mese corrente abbiamo ricevuto dalla Direzione Generale della Rete Mediterranea la SECONDA e la TERZA PARTE, le quali, come già la Prima, comprendono anche le linee secondarie romane assunte in esercizio dalla Mediterranea il 1° giugno 1890.

Continuando l'enumerazione della Parte 1ª, la PARTE 2ª e la PARTE 3ª contengono rispettivamente i seguenti *quadri:*

PARTE 2ª
16. Viaggiatori e bagagli;
17. Grande velocità;

18. Piccola velocità accelerata;

19. Prospetto del movimento per stazione e per transito dei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, con speciale indice dettagliato.

Parte 3ª

20. Piccola velocità ordinaria;

21. Prospetto del movimento per stazione e per transito dei trasporti a piccola velocità con speciale indice dettagliato;

22. Riassunto dei trasporti, ossia dei quadri 16, 17, 18 e 20 compresi i trasporti per conto dello Stato.

Per ora ci basta annunciare agli studiosi delle nostre cose ferroviarie i due nuovi fascicoli di questa importante ed elaborata pubblicazione di una delle tre principali Reti italiane, riservandoci di ritornare poi su di essa — essendo ora compiuta la statistica dell'Esercizio 1890 — per rilevarne in studi comparati statistici quelle nozioni che possono maggiormente interessare i nostri lettori e dare contemporaneamente un riassuntivo concetto dell'andamento e dello sviluppo della Società Mediterranea nel quadriennio 1887-88 89-90.

Ricordiamo intanto che nel n. 16 del 1891, a pag. 246, abbiamo accennato, per richiamo, ai numeri del *Monitore* contenenti la rivista delle *Statistiche dell'Esercizio per gli anni 1887, 1888, 1889 e 1890.*

Aggiungiamo inoltre che nel n. 3 del corrente anno abbiamo pubblicato l'articolo: *Le ferrovie italiane nell'Esercizio 1890-91 in confronto agli Esercizi 1889-90, 1888-89 e 1887-88*, con richiamo a consimili nostri prospetti generali precedentemente pubblicati.

Ed infine, per connessione d'argomento, rimandiamo i nostri lettori al n 20 del 1891, pag. 310, per richiamo alle *Relazioni sull'esercizio e sulle costruzioni delle Strade Ferrate Italiane negli anni 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 e 1890* pubblicate dal R. Ispettorato Generale.

***

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. — **Statistica dell'esercizio. Anni 1887 e 1888.** — *Palermo, Stabilimento tipografico I. Mirto, 1891.*

Dalla Direzione delle Strade Ferrate della Sicilia abbiamo ricevuto due distinti fascicoli comprendenti l'uno la *Statistica dell'Esercizio per l'anno 1887* e l'altro la *Statistica dell'Esercizio per l'anno 1888.*

Come per le Statistiche della Rete Mediterranea, di cui diciamo precedentemente, diamo per la Statistica della Rete Sicula l'indice dei *Quadri*, identici per ciascuno degli anni 1887 e 1888 di cui si tratta:

1. Lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre dell'anno di cui trattasi;
2. Particolari di soprastruttura e di andamento delle linee;
3. Rifacimento ai binari, e risanamento e completamento della massicciata eseguiti nell'anno di cui trattasi;
4. Materiale rotabile in servizio al 31 dicembre dell'anno di cui trattasi;
5. Percorrenza del materiale rotabile;
6. *Traffico.* — Riassunto del movimento viaggiatori;
7. *Id.* — Riassunto del movimento bagagli, campioni, giornali e cani;
8. *Id.* — Riassunto del movimento delle merci a grande velocità;
9. *Id.* — Riassunto del movimento delle merci a piccola velocità accelerata;
10. *Id.* — Riassunto delle merci a piccola velocità;
11. *Id.* — Riassunto dei trasporti delle merci e del bestiame;
12. *Id.* — Movimento in partenza ed in arrivo per stazione: *a*) Viaggiatori, bagagli e cani; *b*) Merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata; *c*) Piccola velocità;
13. *Id.* — Prospetto riassuntivo dei prodotti dell'Esercizio;
14. Telegrafi;
15. Spese dell'Esercizio;
16. Personale in servizio;
17. Operai impiegati nelle Officine per il materiale mobile;
18. Materie di consumo della trazione;
19. Accidenti in servizio.

***

Eisenbahn - und Post - Communications - Karte von Oesterreich-Ungarn 1892 und den nördlichen Balkanländern. — *Artaria e C., Vienna* (I. Kohlmarkt, n. 9) — Prezzo L. 2.50.

È l'edizione 1892 della *Carta: 1,700,000 delle Strade Ferrate d'Austria-Ungheria e dei Paesi Balcanici;* della quale, per l'edizione 1891, dicemmo in questa stessa rubrica nel n. 3 del 1891, pag. 39, e per l'edizione 1890, nel n. 3 del 1890, nelle « Notizie diverse » a pag. 42.

La nuova carta del 1892 — accuratissima nei molti suoi segni convenzionali, ferroviari e postali, sì da esser riuscita sommamente ricca, nitida e precisa ad un tempo — tiene conto di tutte le varianti ed aggiunte occorse nel servizio ferroviario durante il 1891; ed estendesi, oltre che ai Paesi Balcanici, come indica lo stesso suo titolo, a vasta regione tutto attorno alla monarchia Austro-Ungarica e cioè alla Germania, Svizzera, Italia, Turchia e Russia.

Per la monarchia Austro-Ungarica le diverse reti ferroviarie vi sono distintamente segnate in differenti colori, dei quali v'ha una tabella esplicativa.

Alla gran Carta, poi, sono annesse:

1. Quattro speciali carte minori, contenenti:
   a) le ferrovie di cintura a Vienna, alla scala dall'1:350,000;
   b) le linee percorse dai grandi treni internazionali, coll'indicazione del giorno di partenza e dei chilometri di percorso:
   c) le ferrovie settentrionali della Boemia e quelle di cintura a Praga;
   d) le ferrovie di cintura a Budapest, alla scala dell'1:350,000;
2. Due speciali tabelle:
   a) per la tariffa a zone in Austria;
   b) per la tariffa a zone in Ungheria.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti.

(*Perforazione della galleria Alice Belcolle*).

Ci scrivono da Acqui che il 13 corrente ebbe luogo, con tutta precisione, l'incontro delle due avanzate nella galleria Alice Belcolle nella tratta Ovada-Acqui-Asti della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti (1).

La perforazione della galleria — lunga 1924.50 m. — era stata incominciata nel novembre 1889 all'imbocco Genova, e nel gennaio 1890 all'imbocco Asti. Nel compimento dell'opera occorse tempo maggiore del prestabilito per causa delle difficoltà incontrate nel terreno per le molte acque sorgive.

(*Per concessione di acqua sorgiva dalla grande galleria di Cremolino a favore del Municipio di Ovada*).

Ci consta che l'Amministrazione municipale di Ovada ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici intenta ad ottenere la concessione di almeno una parte dell'acqua di sorgiva incontrata nel pozzo della grande galleria di Cremolino, testè scavata per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, alla distanza di circa 4 chilometri da Ovada.

L'acqua verrebbe derivata mediante tubolatura che seguirebbe la linea ferroviaria, e perciò potrebbe anche servire ai bisogni delle due stazioni di Ovada e di Molare, poste lungo la linea.

La portata complessiva delle sorgive, di cui trattasi, è di m. c. 300 all'ora.

><

Ferrovia Genova-Pisa.

(*Progetto galleria artificiale lungo tronco Moneglia-Deiva*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori di costruzione di una galleria artificiale all'imbocco est della galleria del Turco, situata nel tronco da Moneglia a Deiva, della ferrovia da Genova a Pisa, onde provvedere alla sicurezza dei treni ed a riparo dalla caduta di massi sul binario

Il progetto comprende: la costruzione di un tratto di galleria artificiale, lunga m. 48.75, in prosecuzione della galleria preindicata; la costruzione di nuovi speroni a rinforzo del piedritto a mare della galleria stessa; e l'alza-

(1) Circa lo *Stato dei lavori dell'intera linea al 1° gennaio 1892*, vedasi il consueto articolo per il resoconto periodico in questo stesso numero.

mento per m. 36 circa del muro parasassi che fa seguito al tratto di galleria che si propone di costruire.

La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori preindicati ammonta a L. 72,000.

><

Ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo.

(Stato lavori tronco Acqualagna-Urbino al 1° gennaio 1892).

Durante il mese di dicembre p. p. l'Impresa Giacomo Norsa, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco da Acqualagna ad Urbino, della ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, ha limitato i lavori del tronco medesimo ai movimenti di terra per la formazione del corpo stradale ed alle deviazioni dei corsi d'acqua. Essa ha però attivamente proseguito nella costruzione di due fornaci Hoffman ed in quella delle strade di servizio, nonchè negli ammanimenti ed approvvigionamenti a piè d'opera di materiali da costruzioni. — Da quanto sembra l'Impresa è disposta a dare fra breve grande impulso alla fondazione delle opere d'arte.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(Consegna lavori tronchi Tusa-Cefalù all'Impresa costruttrice).

Il giorno 10 dicembre p. p. ebbe luogo la consegna dei lavori dei tronchi IV e V della tratta da Tusa a Cefalù, della linea Messina-Patti-Cerda all'Impresa Calderai e Feltrinelli, la quale li ha assunti in appalto a licitazione privata per l'ammontare complessivo di L. 18,600,000.

I lavori fin qui eseguiti sono affatto insignificanti; l'Impresa ha però provveduto ad ammanire importanti provviste di materiali da costruzione.

Per le espropriazioni sono incominciate trattative coi proprietari dei fondi da occupare col V tronco; anzi per alcune tratte sono già stati conclusi accordi. Si è incominciata la costruzione di una casa cantoniera, e sono in corso gli scavi delle trincee d'approccio delle gallerie Cefalù, Carbone e Malpertugio.

><

Ferrovia Intra-Pallanza-Gravellona.

(Circa la concessione domandata dal Municipio di Intra).

Siamo informati che l'Amministrazione municipale di Intra ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a volersi compiacere di farle conoscere le sue decisioni circa la domanda presentata dal Municipio predetto per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia Intra-Pallanza-Gravellona.

Ricordiamo che del *progetto* di questa linea abbiamo pubblicato ampie informazioni nel n. 45 del 1891, pagina 718.

><

Ferrovia economica Napoli-Piedimonte d'Alife.

(Avviso per la concessione della costruzione con sussidio provinciale).

Il Consiglio provinciale di Terra di Lavoro (Caserta) è disposto a concedere un sussidio di L. 500 a chilometro per la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto, che partendo da Napoli giunga a Piedimonte d'Alife, alle seguenti condizioni:

1. La ferrovia dovrà, partendo da Napoli, passare obbligatoriamente, facendovi le rispettive stazioni per il lato occidentale, per le città di Aversa, Santa Maria Caiazzo, Piedimonte, e possibilmente Caserta, anche con diramazione, toccando il maggior numero di abitati.

2. I ponti che per questa ferrovia si faranno sul Volturno in prossimità delle strade provinciali che attualmente l'attraversano con zattere, dovranno costruirsi in modo ed avere la larghezza tale da potere servire anche al transito ordinario con carri, e perciò l'Amministrazione provinciale si riserva il diritto di allacciarli alle strade provinciali medesime in quella guisa e nell'epoca che meglio giudicherà opportuna.

3. Il sussidio chilometrico, nella proporzione e per il tempo che verrà stabilito dal Consiglio provinciale, principierà a decorrere dal giorno che la intera linea ferroviaria da Napoli a Piedimonte si aprirà al pubblico esercizio; mancando quest'intero ed effettivo esercizio non si avrà diritto ad alcun sussidio per quei tratti che potranno eventualmente trovarsi aperti al traffico.

Detto sussidio sarà continuato sempre che l'esercizio dell'intera linea si manterrà attivo senza interruzione.

L'esercizio dovrà farsi con almeno quattro corse al giorno da Napoli a Piedimonte, due di andata e due di ritorno.

4. Per poter concorrere al sussidio dovrà ciascun progetto essere stato precedentemente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e l'Amministrazione provinciale si riserva di prescegliere quello che a suo giudizio meglio corrisponde ai bisogni ed esigenze del traffico e sviluppo commerciale della Provincia.

5. La esibizione dei progetti dovrà farsi fra due mesi dalla pubblicazione delle presenti condizioni di concorso sulla *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

6. Contemporaneamente che verrà esibito il progetto dovrà ciascun concorrente depositare nella Cassa provinciale la cauzione di L. 50 mila in certificati al portatore del Debito Pubblico del Regno d'Italia, valutati al corso effettivo di Borsa del giorno precedente al deposito, e tale cauzione sarà a ciascuno restituita a seguito della deliberazione consiliare che attribuisce il sussidio, meno quella del concessionario che si restituirà in seguito alla intervenuta legale concessione governativa e dopo che si sarà giustificata di essersi prestata la cauzione prescritta nella concessione medesima.

7. Il sussidio provinciale con le identiche concessioni su espresse, s'intende esteso anche alla diramazione, che percorrendo il mandamento di Capriati a Volturno, congiunga Piedimonte alla ferrovia Caianello-Isernia.

8. Quante volte nel termine improrogabile di mesi sei dalla concessione fatta dal Consiglio, non si ottenga la concessione governativa, per qualsiasi ragione, rimarrà risoluto qualunque impegno assunto dalla Provincia.

Per precedenti nostre notizie vedi n. 48 del 1891, pagina 767.

><

Elaborati per gara di materiale mobile e di esercizio della Sicula.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati per la gara del materiale mobile e di esercizio da acquistarsi col fondo di L. 1,500,000 messo a disposizione per le Ferrovie complementari. Il materiale considerato negli elaborati preindicati è il seguente:

I. *Materiale mobile:*

N. 8 locomotive a quattro assi accoppiati;
» 6 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con ritirata;
» 12 carrozze di 2ª classe con ritirata;
» 10 carrozze di 3ª classe con ritirata;
» 10 carri Goddfellon and Cushman a sponde alte da 30 tonnellate;
» 18 carri come quelli precedenti a sponde basse, pure da 30 tonnellate.

La spesa preventivata pel materiale suindicato, comprese L. 32,000 per imprevisti, ammonta a L. 1,395,000.

II. *Materiale di esercizio:*
N. 4 fresatrici verticali;
» 4 fresatrici orizzontali;
» 2 grandi fresatrici;
» 2 apparecchi per tagliare le frese;
» 2 trapanatrici universali a mano;
» 2 macchine per arruotare le frese;
» 1 trapanatrice radiale isolata;
» 4 trapanatrici a colonna;
» 2 torni paralleli a vite (altezza delle punte millimetri 250; lunghezza del banco m. 3);
» 2 torni paralleli a vite (altezza delle punte millimetri 200; lunghezza del banco m. 2);
» 1 sega circolare a movimento automatico;
» 1 piallatrice quadrupla;
» 1 modanatrice a tavola.

La spesa preventivata pel suaccennato materiale, comprese L. 2153.53 per imprevisti, ammonta a L. 41,000.

In confronto della somma preindicata di L. 1,500,000, rimangono ancora disponibili L. 64,000, che verranno impiegate nell'acquisto di *materiale d'esercizio delle stazioni* a cui sarà provveduto in seguito.

><

Per l'approdo dei piroscafi allo scalo lacuale di Maccagno Superiore.

Ci informano da Como che il Municipio di Maccagno Superiore ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo ricorso contro la minacciata soppressione dell'approdo dei piroscafi a quello scalo lacuale.

><

Tariffe tramviarie italiane.

A datare dal 16 corrente, sulla *tramvia Novi-Ovada* si è attuata una riduzione sui trasporti a P. V.:

a) delle spedizioni di *vini comuni* in botti, barili, pelli, grosse damigiane, ecc., tanto in piccole partite che a vagone completo, da Ovada e successive stazioni a Novi. — La base della tariffa ridotta è: per tonnellata-chilometro L. 0.10; diritto fisso per tonnellata L. 0.75;

b) delle spedizioni a vagone completo di *letame, spazzature, immondizie*, ecc., da Novi ad Ovada e stazioni intermedie. — La base della tariffa è: per tonnellata-chilometro L. 0.0625; diritto fisso per tonnellata L. 0.50.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano approvarsi: la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativa al completamento della massicciata lungo il tronco della *ferrovia Battipaglia-Castrocucco*, compreso fra Vallo e Pisciotta; nonchè il relativo atto di sottomissione della *Impresa Scorzon;*

2. Che possa approvarsi l'accordo stabilito col *Comune di Calusco* per l'attraversamento della *ferrovia Ponte San Pietro-Seregno*, nonchè il progetto delle opere relative.

><

Il Consiglio ha poi dato anche parere su di una domanda della *Ditta Breda* per la restituzione di multe contrattuali inflittele per ritardata consegna di materiale mobile.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Domanda della Direzione tecnica della *ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano* di poter variare tre tratti nelle strade nazionali n. 43 e 44 per il loro raccordo con la ferrovia stessa (Pesaro);

2. Progetto di lavori nella galleria di Carrito lungo la *ferrovia Roma-Sulmona;*

3. Progetti per la costruzione di quattro tronchi in sede propria della *tramvia a vapore Messina-Barcellona;*

4. Progetto di variante al viadotto Donnacà alla progressiva 4566 del tronco Ricadi-Joppolo della *ferrovia Reggio-Castrocucco;*

5. Progetto esecutivo per lo spostamento della linea Aretina fra il Mugnone e l'Affrico e per il 1° gruppo dei lavori della nuova stazione di Firenze al Campo di Marte;

6. Progetto di una tramvia a vapore da Messina a Giampilieri.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 gennaio 1892 (N. 11). — **Riassunto** del conto del Tesoro al 31 dicembre 1891.

(Riassumiamo nelle « Notizie diverse » di questo numero la parte che riguarda le ferrovie ed i lavori pubblici).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Perchè fu respinta la domanda di concessione della Deputazione provinciale di Como.* — Ricorderanno i nostri lettori come nelle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 19 del 1891, pagina 300, abbiamo accennato alla domanda della Deputazione provinciale di Como per la concessione della ferrovia Varese-Porto Ceresio alla Provincia; e non occorre qui ripetere come la concessione venne invece fatta alla Società per la Rete Mediterranea.

Sulla non accolta dimanda della Deputazione provinciale di Como leggiamo ora nella *Cronaca Prealpina* di Varese:

« Avendo la Deputazione provinciale, in pendenza delle pratiche per la concessione della linea Varese-Porto alla Società del Mediterraneo, fatto istanza al Ministero per la reiezione della domanda di concessione in quanto che alla Provincia di Como sarebbe aspettato il diritto di privilegio in confronto della Mediterranea, il Ministero recentemente informò la Deputazione di aver dovuto respingere ogni sua domanda, in seguito al concorde parere contrario del Consiglio di Stato e dell'Avvocatura generale erariale ».

Per richiamo a notizie susseguenti alla concessione alla Società per la Rete Mediterranea — che annunciammo nelle « Informazioni » del n. 52 del 1891, pag. 828 — rinviamo i nostri lettori al n. 3 del corrente anno, pag. 42.

Nuova stazione principale di Firenze al Campo di Marte. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Della lunga questione dell'ubicazione d'una stazione ferroviaria principale a Firenze, dei diversi studi e progetti ci siamo lungamente occupati a suo tempo; e perciò rimandiamo i nostri lettori al n. 35 del 1890, pag. 559, per la ***nuova stazione***, ed ai numeri 3 del 1890 (pag. 41) e 11 del 1891 (pag. 173) per lo ***spostamento della linea Aretina.***

La lunga questione pare si avvii finalmente verso la sua pratica soluzione. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha infatti approvato, con alcune modifiche, il progetto presentato dalla Società per la Rete Adriatica. Questo considera lo spostamento della linea Aretina fra l'Affrico ed il Mugnone, e il primo gruppo dei lavori d'impianto della nuova stazione principale di Firenze al Campo di Marte. Il Consiglio ha inoltre emesso parere che possa accordarsi

la dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti.

La spesa preventivata per questi lavori, che verranno appaltati per asta pubblica, ammonta a circa L. 2,000,000.

Ferrovie Nord Milano. — *Prodotti approssimativi nel 1891.* — Dal prospetto mensile dei prodotti del dicembre 1891 ricaviamo le seguenti cifre dei prodotti approssimativi dell'esercizio per l'anno 1891, dedotte le imposte dovute allo Stato, in confronto coi prodotti del 1890:

Dal 1° genn. al 31 dic. 1891 (km. 227) L 2,942,058.00
» » 1890 (» 227) » 2,939,713.28

Differenza nell'esercizio 1891 + L. 2,344,72

Bisogna annotare che effettivamente nel 1891 la lunghezza della rete si è accresciuta di 55 chilometri, per l'assunzione dal 1° gennaio 1891 della linea Novara-Seregno. Essendosi, per facilitare il confronto tra i due esercizi 1890 e 1891, aggiunto al prodotto del 1890 delle Ferrovie del Nord Milano quello della linea Novara-Seregno nello stesso anno, si aggiunsero del pari per tale esercizio i 55 chilometri di lunghezza della linea medesima.

Ferrovia Napoli-Baiano. — *Prodotti approssimativi nel 1891.* — Dal prospetto mensile dei prodotti nel dicembre 1891 della « Compagnie Générale des Chemins de Fer secondaires », con sede a Bruxelles, ricaviamo le seguenti cifre per l'esercizio 1891 in confronto dell'esercizio 1890, sotto deduzione delle imposte:

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891 (chilometri 38) . . . . L. 436,116.22
Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1890 (chilometri 38) . . . . » 500,318.78

Differenza nell'esercizio 1890 — L. 64,202 56

Tramways di Torino. — *Prodotti del 1891.* — Dal prospetto mensile del dicembre 1891 ricaviamo le seguenti cifre circa i prodotti dell'esercizio 1891 in confronto col 1890:

Dal 1° genn. al 31 dic. 1891 (km. 89.8) L. 1,512,191.08
» » 1890 (» 89.5) » 1,416,468 76

Differenza a favore del 1891 + L. 95,722.32

Tramways Fiorentini. — *Prodotti nel 1891.* — Dal prospetto mensile del dicembre 1891 ricaviamo le seguenti cifre circa i prodotti dell'esercizio 1891 in confronto col 1890:

Dal 1° genn. al 31 dic. 1891 (km. 71.4). L. 737,475.66
» « 1890 (» 71.4). » 805,460.25

Differenza nel 1891 — L. 67,984.59

Tramvia a vapore Bologna-Vignola. — *Prodotti approssimativi nel 1891.* — Dal prospetto mensile dei prodotti nel 1891 della « Compagnie Générale de Chemins de Fer secondaires » ricaviamo le seguenti cifre per l'esercizio 1891 in confronto coll'esercizio 1890:

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891 (chilometri 32.4) . . . . L. 197,733.60
Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1890 (chilometri 32.4) . . . . » 213,479.77

Differenza nell'esercizio 1891 — L. 15,746.17

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo.— *Prodotti di dicembre 1891.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di dicembre 1891, confrontato con quello dello stesso mese 1890, fu il seguente:

		1891 Dicembre	1890
Passeggieri trasportati .	Num.	77,900	77,208
» introito . .	L.	221,800	227,224.25
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	240	234
» introito . .	L.	19,400	20,395.30
Bestiame trasportato . .	Capi	6,805	11,511
» introito . . .	L.	26,800	37,400.78
Merce trasportata . .	Tonn.	61,400	53,495
» introito . . .	L.	672,000	600,791.43
Introito complessivo . .	»	940,000	885,841.76
» chilometrico. .	»	3,533.83	3,330.23
Proventi diversi . . .	»	75,000	76,121.71
Introito generale . . .	»	1,015,000	961,963.47
Spesa complessiva . .	»	730,300	654,691.94
» chilometrica . .	»	2,744.36	2,461 25
Introito netto	»	285,000	307,271.53

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Per i prospetti *mensili dei primi undici mesi del 1891* vedi n. 8, 13, 17, 21, 26, 30, 34, 39, 43, 47 del 1891 e 1 del 1892, per i prospetti *mensili dei corrispondenti dodici mesi 1890* vedi n. 9, 12, 17, 21, 26, 30, 34, 39, 43, 47, 52 del 1890 e 4 del 1891.

Nel n. 33, poi, del corrente anno abbiamo pubblicato il riassunto dei prodotti del 1° semestre 1891 comparativamente ai prodotti del corrispondente periodo del 1890.

— *Movimento complessivo comparato negli anni 1890-91.* — Le cifre degli ultimi tre mesi del 1891 sono soltanto approssimative.

		Anno 1891	1890
Passeggieri trasportati	Num.	1,326,149	1,296,500
» introito	L.	4,685,823.80	4,652,996 30
Bagagli e cadaveri .	Tonn.	5,098	5,033
» introito .	L.	451,393.21	456,905.76
Bestiame trasportato	Capi	85,889	146,148
» introito .	L.	323,557.90	414,551.09
Merce trasportata .	Tonn.	705,462	688,595
» introito .	L.	7,484,152.62	7,180,128.79
Introito complessivo.	»	12,944,927.53	12,704,581.94
» chilometrico	»	48,665.14	47,761.59
Proventi diversi . .	»	533,248.14	481,935.91
Introito generale . .	»	13,478,175.67	13,186,517.85
Spesa complessiva .	»	6,994,662.69	6,291,985.69
» chilometrica .	»	26,295.70	23,653.99
Introito netto . . .	»	6,483,512 98	6,894,552.16
Maggiore introito brutto	L.	291,657.82	—
Minore introito netto .	»	411,039.18	—

Per richiamo a precedenti *prospetti annuali* vedi n. 4 del 1891; circa il prospetto del *1° semestre 1891*, vedi n. 33 del 1891.

Ferrovie Svizzere. — *Nuova iniziativa per la nazionalizzazione delle ferrovie.* — Il progetto di nazionalizzazione delle ferrovie, ovvero il riscatto delle stesse da parte dello Stato, di cui un primo tentativo è stato respinto da recente voto popolare (1), non è del tutto sepolto, e si vuol renderlo possibile per una nuova via.

In una riunione popolare, che ebbe luogo a Zurigo per iniziativa di quella sezione della Società del « Grütli », fu seriamente presa in considerazione la proposta che la Società del Grütli assuma la iniziativa di una revisione parziale della Costituzione federale sui seguenti punti: le azioni ferroviarie devono essere nominative; i membri delle Direzioni devono essere tutti cittadini svizzeri; le Compagnie devono provvedere all'ammortamento delle loro obbligazioni al più tardi per l'epoca in cui scadono le loro concessioni; la Confederazione e anche i Cantoni devono avere il diritto di espropriare le ferrovie.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Risultati della tariffa a zone sulle Ferrovie Ungheresi.* — Il Ministro ungherese del Commercio ha pubblicato una statistica dei risultati delle nuove tariffe ferroviarie a zone durante i 2 anni ora trascorsi dalla loro entrata in vigore.

(1) Vedi in proposito, e per richiamo a notizie intorno al lungo svolgimento della questione, nel *Monitore* n. 50 del 12 dicembre 1891, pag. 801.

In confronto all'anno precedente, l'aumento nel numero dei viaggi è stato di 21 milioni, e l'aumento nelle entrate è stato di 5,600,000 fiorini, mentre l'aumento corrispondente nelle spese di esercizio è stato solamente di un milione e mezzo.

Per altro bisogna considerare che ora il Ministro si trova obbligato ad aumentare il materiale; egli ha ordinato 141 nuove locomotive, le quali costeranno 7 milioni di fiorini.

E finalmente, per dare un'informazione completa ossia imparziale, bisogna aggiungere che il Ministro medesimo non crede che il nuovo sistema di tariffe ferroviarie sia il solo responsabile per questa nuova spesa, perchè il materiale mobile di quelle ferrovie presentava molti difetti, e per questo solo motivo avrebbe resa necessaria una spesa di rinnovamento.

Circa i *prodotti 1890* rinviamo i nostri lettori al n. 21 del 1891, pag. 332.

— *Dei risultati della tariffa a zone sulla Rete Austriaca dello Stato nel 1° anno d'esercizio abbiamo detto* nel n. 42 del 1891, pag. 674; dei prodotti nel *1° semestre dell'anno 1890* nel n. 35 del 1891, pag. 562; dei prodotti nel *1° semestre 1890* nel n. 15 del 1891, pag. 236.

Ferrovie Russe. — *Per l'istituzione della Direzione generale.* — È stato annunciato che l'Amministrazione di tutte le ferrovie russe dello Stato e private verrà unita sotto la direzione del generale Petrow, che sinora era direttore delle ferrovie dello Stato.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Spesa per la costruzione della Transiberiana nel 1892.* — Nel bilancio della spesa della Russia per il 1892 è compresa la somma di 7,250,000 rubli, ossia circa lire 21,000,000, per la continuazione dei lavori nel 1892 dei tronchi di Ossori e di Tcheliabinsk, della grande ferrovia Transiberiana.

Circa lo stato dei lavori alla fine del luglio 1891, vedi n. 39 del 1891, pag. 624.

Notizie Diverse

Ferrovie e Lavori Pubblici *nel Prospetto semestrale degli incassi e dei pagamenti di bilancio verificatisi presso le Tesorerie del Regno a tutto il mese di dicembre per l'Esercizio 1891-92, comparati con quelli del periodo corrispondente dell'Esercizio precedente.* — Riassumiamo le seguenti cifre complessive:

1. — *Entrata.*

		Dal 1° luglio al 31 dicembre 1891	Dal 1° luglio al 31 dicembre 1890	Differenza nel 1° semest. 1891-92
Ordinaria	L.	804,836,036.80	791,423,552.35	+13,412,484.45
Straordinaria	»	66,118,779.47	29,745,034.69	+36,373,744.78
Totale	L.	870,954,816.27	821,168,587.04	+49,786,229.23

Nella Entrata ordinaria (Categoria I: Entrate effettive) notiamo nelle « Tasse sugli affari » che la *Tassa sul prodotto del movimento a G. V. e a P. V. sulle ferrovie* ha prodotto nel primo semestre dell'Esercizio 1891-92 lire 9,883,292,21 contro L. 9,816,074.23 nel corrispondente periodo dell'Esercizio 1890-91; donde un aumento di lire 67,217.98 a favore del corrente Esercizio.

Nella Entrata straordinaria (Categoria III) notiamo per la *Costruzione di Strade Ferrate* L. 46,015,716.50 nel primo semestre dell'Esercizio 1891-92 contro L. 2,781,954.98 nel corrispondente periodo dell'Esercizio 1890-91; donde un aumento di L. 43,233,761.52 a favore del corrente Esercizio. L'aumento è dovuto al collocamento nel Regno di rendita per spese ferroviarie a carico dello Stato.

2. *Pagamenti.*

Il totale dei pagamenti di bilancio ammontarono a lire 977,418,553.87 nel primo semestre dell'Esercizio 1891-92, contro L. 964,344,103.29 nel corrispondente periodo dell'Esercizio 1890-91; donde una differenza di + L. 13,074,450.58 nell'Esercizio corrente.

Per lo speciale *Ministero dei Lavori Pubblici* i pagamenti ascesero: nel primo semestre dell'Esercizio 1891-92 a lire 93,603,149.66 contro L. 102,299,634.30 nel corrispondente periodo dell'Esercizio 1890-91; donde una diminuzione di L. 8,696,484.64 a favore del corrente Esercizio.

— Uguale prospetto per il *1° bimestre dello stesso Esercizio 1891-92* abbiamo pubblicato in questa stessa rubrica nel n. 38 del 1891 a pag. 608.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 23,447.75 per l'esecuzione di alcuni lavori di completamento lungo il tronco Cesenatico-Rimini della ferrovia Ferrara-Rimini;

L. 7300 per modificazioni da apportarsi a n. 20 carri-serbatoi pel trasporto di vino, serie L, da mc. 15, e per renderli anche utilizzabili pel trasporto del mosto e delle uve pigiate.

Rete Mediterranea. — L. 1550 per la esecuzione di nuove armature nella galleria di Terey, lungo la ferrovia da Ivrea ad Aosta;

L. 72,500 * per costruzione di una galleria artificiale all'imbocco est della galleria del Turco lungo il tronco Moneglia-Deiva della *ferrovia Genova-Pisa.*

Rete Sicula. — L. 1,500,000 * per *materiale mobile e di esercizio.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 124,000 per deviazione della linea Eboli-Metaponto, fra i chilometri 213.293.67 e 214.491.50, fra le stazioni di Grassano e Salandra Grottole.

3. — Gare aperte.

Deputazione Provinciale di Caserta. — Avviso * di concessione della costruzione della *ferrovia economica Napoli-Piedimonte d'Alife* con sussidio provinciale.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 22 corr.). — Fontana Basilio, per esecuzione lavori d'ampliamento della stazione di Velletri;

Giovanni Agusti, per provvista e spandimento ghiaia per formazione massicciata sulla tratta 37.380 e 40.100, della linea Genova-Asti;

Impresa Mersi Bartolomeo, per costruzione fondazioni del fabbricato viaggiatori per la nuova stazione di Saluzzo;

Impresa suddetta, per appalto movimenti di terra ed opere murarie per costruzione della tratta compresa fra le progressive 31.782 e 32.211, della Cuneo-Saluzzo;

Palazio Benvenuto e C., di Napoli, per fornitura di 1000 tonnellate di carbone fossile da forgia;

Bertoglio Virginio, di Genova, per costruzione speroni di rinforzo contro il muro di sostegno della ferrovia sulla linea Savona-Bra;

Masi Bartolomeo, per la costruzione della piattaforma stradale del binario di corsa per tutta la lunghezza della stazione di Saluzzo ed opere esterne comprese fra le progressive 32.211 e 32.928.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Messina (27 gennaio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in ferro della luce di m. 20 sul torrente Sillemi e dei relativi accessi lungo la strada

provinciale Messina-Catania, giusta il progetto dell'Ufficio del Genio Civile in data 10 giugno 1891. Importo L. 58,540. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Orbetello (28 gennaio, ore 10 ant, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio destinato a scuole comunali. Importo L. 145 293.26. Cauz. provv. L. 7000. Fatali a giorni 10.

Municipio di Barge — Cuneo — (28 gennaio, ore 10 antimer, 1ª asta). — Appalto delle provviste ed opere di sistemazione del tronco stradale Barge-Envie. Importo L. 17,236.33. Cauzione provvisoria L. 800. Cauz. def. L. 1500. Fatali 12 febbraio, ore 12 mer.

Prefettura di Molise (30 gennaio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento del 5° tronco della strada provinciale di prima serie, N. 13, compreso fra la Sella sotto il Casino Mastro Adamo e i cancelli di Lena tra Palata e Tavenna (m. 13,470.03). Importo L. 90,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauzione def. il decimo.

Municipio di Ossano — Roma — (30 gennaio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria dal paese di Onano al confine Grossetano, ecc. Imp. ridotto L. 43,067.61 (V. n. 50 e 2).

Municipio di Pizzo — Catanzaro — (3 febbraio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1ª incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade seguenti, diviso in 4 lotti: — 1° comprende le strade Napitina, Castello ed Indipendenza. Importo L. 13,143.17 — 2ª le strade Pace, S. Giovanni e Garibaldi. Importo L. 5,583.72 — 3° la strada Bellavista. Importo L. 8049.82 — 4° la strada Lunga-Nettuno, Salita Grazie e viadotto piazza Castello e Commercio. Importo L. 2900. Cauzione provvisoria il 5 0[0. Cauzione definitiva il 10 0[0.

Municipio di Valmontone — Roma — (14 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale obbligatoria alla nuova stazione ferroviaria. Importo lire 15,660.82. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Torrita Tiberina — Roma — (4 febbraio, ore 2 pom., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade interne del Comune. Importo L. 9106.23. Lavori compiuti in 18 mesi. Cauzione L. 1000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Laboratorio di Precisione — Torino — (4 febbraio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 110 di filo grosso di **ottone**; kg. 60 di filo mezzano; kg. 420 di lamiera sottile; kg. 650 in verghe. Importo L. 2356. Cauzione L. 236. Consegna a giorni 30.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (8 febbraio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 600 di **rame** in pani a L. 1,60 — kg. 600 di **stagno** in pani a L. 2,90 — N. 4000 fogli di **carta-vetro** ordinaria a L. 0.03 e **tela smerigliata** in fogli del N. 2 — 3000, del N. 3 — 3000 a L. 0.10. Importo L. 3420. Cauzione L. 350. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di un solaio metallico e di una tettoia in ferro e lastre pel Liceo « Mario Pagano » in Campobasso.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 16	Gennaio 23
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 633	639.50
»	»	Mediterranee	» 492	492
»	»	Sicule	» 585	570
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
»	»	Gottardo	» 820	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 535.50	535.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 284	284
»	»	Novara-Seregno	» 67.50	67.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	321
»	»	» 2ª emiss.	» 298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	» 493.50	493.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 427.50	427.50
»	»	Meridionali	» 305.75	307.25
»	»	Sarde, serie *A.*	» 299	299
»	»	» serie *B.*	» 296	296
»	»	» 1879	» 288	289.25
»	»	Pontebba	» 446	446
»	»	Nord-Milano	» 255	255
»	»	Meridionali Austriache	» 220	255.50
»	»	Gottardo 4 °/₀	» 101.25	101.50

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

15 febbraio — **Banca di Torino.** — Assemblea ordinaria per le ore 1 1[2 nella Borsa in Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Canali Cavour. — La *Gazzetta Ufficiale* del 16 corr., N. 12, pubblica la distinta delle 2050 obbligazioni estratte.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 1ª Decade — dal 1° al 10 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	706.516 70	29.274 55	236.298 22	1.035.838 79	11.097 28	2.019.025 54	4.204 00
1891	763.487 55	29.889 67	250.516 35	1.081.520 18	10.816 18	2,136.229 93	4.204 00
Differenze nel 1892	— 56.970 85	— 615 12	— 14.218 13	— 45.681 39	+ 281 10	— 117.204 39	—
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	45.925 30	770 45	14.292 78	80.931 15	1.212 48	143.132 16	1.018 00
1891	46 250 40	798 30	13.978 15	79.111 50	1.269 15	141.407 50	995 00
Differenze nel 1892	— 325 10	— 27 85	+ 314 63	+ 1.819 65	— 56 67	+ 1.724 66	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	414 05	438 00	— 24 04
riassuntivo	» »	» »	» »

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

19ª Decade — Dal 1° al 10 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	86.593 00	2.490 00	8.496 00	109.452 00	240 00	207.271 00	609 00	340 35
1891	85.083 22	1.765 34	8.675 61	105.591 55	524 63	201.640 37	609 00	331 10
Differenza nel 1892	+ 1.509 78	+ 724 66	— 179 61	+ 38.860 45	— 284 65	+ 5.630 63	»	+ 9 25
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 GENNAIO 1892								
1891-92	1.962.018 00	40.720 00	229.204 00	2.223.686 00	19.000 00	4.474.628 00	609 00	7 347 50
1890-91	1.754.952 75	33.970 13	210.214 69	2.224.457 66	14.652 46	4.238.247 69	609 00	6.959 36
Differenze nel 1892	+ 207.065 25	+ 6.749 87	+ 18.989 31	— 771 66	+ 4.347 54	+ 236.380 31	»	+ 388 14
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	13.586 00	145 00	553 00	6.301 00	11 00	20.596 00	237	86 90
1891	12 580 00	96 79	794 07	5.963 65	38 76	19.473 21	126	154 55
Differenza nel 1892	+ 1.006 00	+ 48 21	— 241.07	+ 337 35	— 27 76	+ 1.122 73	+ 111	— 67 65
PRODOTTI DAL 1° 1891 LUGLIO AL 10 GENNAIO 1892.								
1891-92	330 550 00	2.867 00	20.672 00	106.9-0 00	2.640 00	463.709 00	237	1.956 56
1890-91	262.177 48	2.115 80	17.564 16	96.997 23	534 54	379.389 21	126	3.011 03
Differenze nel 1892	+ 68.372 52	+ 751 20	+ 3.107 84	+ 9.982 77	+ 2.105 46	+ 84.319 79	+ 111	— 1,054 45

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Gennaio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	2,825.65	8,956.60	815.85	591.90	2,429.35	2,471.50	3,495.45	3,352.60	1,368.75	4,966.55	2,322.90	805.65
Bagagli e Cani	42.95	112.10	11.20	11.65	29.25	7.35	27.90	15.85	15.00	9.95	25.05	4.00
Merci a G. V. e P. V. Accel.	355.65	2,273.50	76.05	137.85	464.70	76.85	103.15	187.70	169.05	346.15	184.95	28.80
Merci a P. V.	4,134.60	4,066.55	551.90	2,260.30	948.25	6.65	2,325.45	2,177.30	503.65	966.50	718.70	127.60
Totali	7,358.85	15,408.75	1,455.00	3,001.70	3,871.55	2,562.35	5,951.95	5,733.45	2,056.45	6,289.15	3,251.60	966.05

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1890

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	28,151	256,780
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale . . .	30,912	265,752
		296,664	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	28,151	256,780
» 31 dicembre 1888 . .	21,515	160,385
Aumento nel biennio .	6,636	96,395
	103,031	

Facendo una media di 4,294 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	158 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 85	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	278 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross	Par.	8 20 a.	10 — a.	(*) 11 — antim.		8 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria	—	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		8 — p.	8 15 pomer.		
Douvres.	—	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). .	Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .		Déjeun.							
(ora francese) .	Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . .	Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . .	Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens	Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens	Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain .	Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
			Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
				1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève	—	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian	—	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains	—	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry	—	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane	—	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino	—	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
								1. 2. cl.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	8 — p.	—	—	8 25 a.	
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 15 p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . .	—	—	—	11 13 p.	8 38 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa.	—	—	—	10 50 p.	3 25 a.	—	—	4 23 p.	
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 25 p.	
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 02 p.	
Napoli.	—	—	—	1 39 p.	6 39 p.	—	—	7 — a.	
Brindisi.	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona	—	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . .	—	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze	—	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli.	Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma	—	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna	—	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
				(B)				
Brindisi.	Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 50 a.	—	3 10 p.	—	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . .	—	7 24 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova	—	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian	—	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève	—	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
		1. 2. cl.			1. cl.	Club-Train 1a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 10 antim.			9 38 a.		6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
					Déjeun. 1. 2. cl.		*Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
		Déjeuner						
Amiens	Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . .	Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) .	Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.)	Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 30 Gennaio 1892. NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

REGIO DECRETO E TESTO DEFINITIVO

delle norme concordate con le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per l'applicazione del Regolamento sulla costruzione delle strade ferrate.

Diamo corso alla pubblicazione che abbiamo promessa negli « Atti Ufficiali » del nostro n. 3.

Il numero 722 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 16 della legge 28 aprile 1875, n. 3048 (serie 3ª) (1);

Visto il Regolamento per la costruzione delle strade ferrate affidata alla Società per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, approvato col Regio Decreto 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª) (2);

Considerato che il detto Regolamento non ha fissate le quote delle spese generali da corrispondersi alle Società sull'importo dei materiali prelevati dai loro magazzini e sull'importo complessivo delle spese e delle prestazioni fatte per le opere a rimborso di spesa, e non ha stabilite le norme per la valutazione dei trasporti con treni materiali, nè altri accessori relativi alle nuove costruzioni ferroviarie;

Ritenuta la opportunità di compendiare in apposite quote percentuali talune delle spese enumerate all'art. 52 del suddetto Regolamento, e la convenienza di regolare ulteriormente con qualche disposizione, consigliata dalla esperienza fatta, la compilazione dei progetti e la esecuzione dei lavori e delle provviste da affidarsi alle Società suddette;

Uditi i pareri del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, della Corte dei Conti e del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Vedi *Monitore*, n. 18, del 6 maggio 1885.
(2) Vedi *Monitore*, n. 11, del 17 marzo 1886.

Articolo unico.

È approvato l'annesso testo definitivo, visto d'ordine Nostro dal Ministro dei Lavori Pubblici, delle norme concordate con le Società esercenti delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, per l'applicazione del Regolamento sulla costruzione delle strade ferrate, approvato col R. Decreto 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1891.

UMBERTO.

BRANCA.

Visto, *Il Guardasigilli:* L. FERRARIS.

Norme per l'applicazione del Regolamento sulla costruzione delle strade ferrate, approvato con Regio Decreto 17 gennaio 1886, n. 3705 (Serie 3ª).

CAPO I.

Disposizioni generali per la compilazione dei progetti e per l'esecuzione dei lavori e delle provviste.

Art. 1. — Fra le opere d'arte per le quali, a senso del n. 6 dell'articolo 2 del Regolamento, basta, a corredo dei progetti particolareggiati, la presentazione dei moduli normali, sono comprese tutte quelle aventi non più di 10 metri di luce.

Art. 2. — I progetti e le stime del materiale rotabile e d'esercizio, di che all'ultima parte del citato art. 2 del Regolamento, richiesti al solo scopo di determinare l'importo probabile della dotazione necessaria da provvedersi a suo tempo, conforme agli articoli 18, 19 e 20 dei Capitolati Mediterraneo e Adriatico, 14, 15 e 16 per la Sicula, indicheranno:

per il materiale rotabile, la quantità delle locomotive, delle carrozze e dei carri, coi relativi importi;

per il materiale d'esercizio, una somma complessiva calcolata sulla base di un tanto per chilometro, salvo a presentare un regolare preventivo man mano che si dovrà provvedere per la somministrazione.

Art. 3. — In esecuzione dell'ultimo comma dell'art. 4 del Regolamento, la Società dovrà fornire al R. Ispettorato generale:

a) tre esemplari dei progetti, quando le opere contemplate dai medesimi siano esclusivamente imputabili ai fondi per la costruzione delle nuove linee;

b) quattro esemplari dei progetti, quando si riferiscano ad opere di competenza mista.

Ogni qualvolta si propongano opere di non grande importanza, due di questi esemplari saranno dalla Società presentati prima dell'approvazione dei progetti, trasmettendone uno all'Amministrazione centrale del R. Ispettorato, e l'altro al funzionario governativo locale competente.

Gli altri esemplari saranno presentati dopo l'approvazione dei progetti.

Tra gli esemplari di cui sopra s'intende compreso quello da restituirsi vidimato alla Società.

Art. 4. — Il R. Ispettore incaricato della vigilanza tecnica amministrativa sui lavori avrà facoltà di autorizzare quelle modificazioni al progetto che siano richieste dalla natura dei lavori e dalle circostanze locali verificatesi all' atto dell' eseguimento; sempreché tali modificazioni non alterino che in limiti relativamente ristretti le singole quantità delle opere e non producano una spesa maggiore della metà del fondo per maggiori lavori imprevisti, posto nel progetto a disposizione dell'Amministrazione.

Art. 5. — Le norme per la raccolta e registrazione delle misure e riconoscimenti d'ogni natura concernenti i lavori eseguiti, di che agli art. 7 e 48 del Regolamento, s'intendono concretate coll'avvenuta approvazione, da parte del R. Ispettorato generale, del modulo di libretto di misura concordato fra le tre Società.

È obbligatoria la tenuta del libretto, oltre le note di presenza degli operai, anche per lavori eseguiti in economia.

Art. 6. — Allorquando gli scavi per le fondazioni delle opere si troveranno quasi compiuti, sarà obbligo della Società, prima di metter mano alle murature, di avvertirne in tempo i funzionari del R. Ispettorato per le verificazioni che credessero opportune, a norma dell'art. 7, ultimo comma, del Regolamento, e raggiunta che sia la profondità necessaria, la Società procederà senz'altro ai relativi riconoscimenti ed all'esecuzione delle murature.

Art. 7. — In aggiunta a quanto prescrive l'art. 8 del Regolamento, si stabilisce che per tutti i lavori e le provviste formanti oggetto del Regolamento stesso, ove insorgano divergenze fra i funzionari locali del Governo e della Società, si farà luogo alle occorrenti constatazioni di fatto con verbale contraddittorio.

Art. 8. — L'avviso previsto dall'art. 9 del Regolamento sarà dato al R. Ispettorato quando sieno ultimati i lavori e le provviste compresi nei progetti approvati, dopo di che si procederà al collaudo, e contemporaneamente alla consegna delle opere alla Società come esercente.

Quando, all'atto del collaudo finale, si riconosca la necessità di opere e provviste suppletive, la consegna definitiva di queste opere, ed eventualmente delle tratte di linea sulle quali può influire la mancanza o la deficienza delle opere medesime, verrà differita del tempo che occorre per il compimento e collaudo, e che sarà stabilita d'accordo fra Governo e Società.

Art. 9. — I piani parcellari ed i titoli di proprietà, presentati al Governo in conformità dell'art. 10 del Regolamento, dopo che siano da esso riscontrati regolari, saranno consegnati alla Società concessionaria dell'esercizio, agli effetti dell'art. 14 dei Capitolati Mediterraneo ed Adriatico (11 Siculo).

Art. 10. — Col fatto dell'assunzione di lavori o provviste a rimborso di spesa, la Società, come dichiara l'art. 24 del Regolamento, s'intenderà costituita mandataria e rappresentante dello Stato, per quanto si riferisce ai lavori ed alle provviste stesse, ed avrà le responsabilità inerenti all'esecuzione del mandato, senza pregiudizio della responsabilità che incombe alla medesima pei vizi di costruzione.

Tale responsabilità, giusta l'art. 8 del sopra citato Regolamento, è quella determinata dall'art. 56 dei Capitolati Adriatico e Mediterraneo (52 Siculo).

L'esecuzione dei lavori e delle provviste a rimborso di spesa avrà luogo in base a contratti, che la Società stipulerà secondo le norme speciali contenute nel capo III del Regolamento.

Art. 11. — Le spese per gli appalti di cui nel capo III del Regolamento, saranno in tutti i casi a carico dell'appaltatore.

Art. 12. — Occorrendo di eseguire, su linee già aperte all'esercizio, lavori in conto costruzioni per l'ampliamento del corpo stradale, o per l'aggiunta o raddoppiamento dei binari, ovvero che interessino gli impianti esistenti ed il loro esercizio, o lavori che, senza incagliare o compromettere l'esercizio, non possano, sia per l'indole loro, sia per motivi di urgenza, venire eseguiti secondo tutte le prescrizioni del Regolamento applicabili alle opere di primo impianto, affidate alle Società a rimborso di spesa, le Società potranno proporre al Governo di volta in volta che la loro esecuzione sia fatta, qualunque ne sia l'importo, in economia o per cottimi, oppure mediante accollo a licitazione o trattativa privata.

In tal caso la forma dei capitolati di appalto potrà essere conforme a quella che le Società adottano pei lavori e le provviste a loro carico esclusivo. Però nella stipulazione dei relativi contratti, per quanto riguarda il procedimento delle licitazioni private, i depositi cauzionali, i trasporti e le tasse di bollo e registro, saranno sempre osservate le norme generali che reggono i lavori ferroviari di conto diretto dello Stato, ferme pur stando, nei rapporti del Governo colla Società, le disposizioni del Regolamento e delle presenti norme, circa la vigilanza ed il sindacato governativo, la contabilità dei lavori, la nomina delle Commissioni collaudatrici, la presentazione del conto finale di liquidazione e l'approvazione del conto medesimo.

Al collaudo di tali lavori non potrà provvedere il funzionario che ne ha diretta l'esecuzione, quando il loro importo definitivo, per ciascun contratto, superi la somma di lire 6000.

All'applicazione degli art. 360 e 361 della legge sui lavori pubblici la Società dovrà sempre provvedere per ogni opera concessa in appalto, tranne il caso in cui si tratti di forniture per le quali non sia imposto all'appaltatore il collocamento in opera.

Art. 13. — Nei casi di somma urgenza, per ristabilire il servizio sulle linee interrotte e per assicurare la continuità dell'esercizio minacciato, la Società, in analogia dell'art. 64 (60 per la Sicula) del Capitolato di esercizio, è autorizzata a provvedere senza preventiva approvazione dei progetti, ma dovrà darne immediato avviso all'ufficio governativo di ispezione delle strade ferrate, per le regolari constatazioni e giustificazioni, di cui sarà fatto risultare in un processo verbale da stendersi in contraddittorio.

La Società dovrà inoltre in tali casi sottoporre al R. Ispettorato, entro due mesi dalla data del verbale, i contratti stipulati ed i conti preventivi redatti per l'esecuzione dei lavori, affinchè possano essere approvati nelle forme prescritte.

Art. 14. — La liquidazione finale dei lavori concessi in appalto sarà ultimata dalla Società prima della scadenza del collaudo finale e sarà presentata al Governo entro tre mesi dalla data del verbale di collaudo.

Pei lavori in economia, la Società dovrà presentare al R. Ispettorato il conto consuntivo delle spese fatte entro tre mesi dalla data della completa esecuzione delle opere.

CAPO II.

Spese generali di magazzino.

Art. 15. — Oltre il materiale metallico d'armamento, cui già provvede direttamente, il Governo si riserva la facoltà di provvedere altresì il materiale fisso e le traverse, avvertendone la Società all'atto della richiesta di che all'art. 23 del Regolamento.

Le eventuali prestazioni, che la Società riguardo ai detti materiali avesse a fare, saranno, a titolo di spese generali di magazzino, compensate ciascuna mediante corrispondenti quote come appresso, da applicarsi sul prezzo di acquisto comunicato dal Governo ed aumentato dalle spese accessorie fino e compreso il collocamento dei materiali nel magazzino.

Num. d'ordine	PRESTAZIONI	QUOTE PERCENTUALI di spese generali di magazzino		
		Materiali metallici di armamento	Materiale fisso	Traverse
1	Custodia e manipolazioni in magazzino colle relative scritturazioni contabili	0.60 0[0	1 — 0[0	1.40 0[0
2	Sorveglianza alla fabbricazione e collaudo	0.60 0[0	1 — 0[0	1.20 0[0
3	Studio e compilazione dei progetti d'appalto	0.30 0[0	1.30 0[0	0.25 0[0

NB. — Queste quote saranno, per la Rete Sicula, aumentate di 1[3.

Quando il Governo, invece di provvedere direttamente i suddetti materiali, ne affidi la provvista, a rimborso di spesa, alla Società, questa dovrà eseguire tutte le operazioni relative, in compenso delle quali le saranno corrisposte le quote seguenti, da applicarsi sul costo dei materiali resi in magazzino, quale è definito all'art. 47 del Regolamento:

Pel materiale metallico di armamento . . . il 2 per cento
Pel materiale fisso e le traverse . . . . . il 3 »

Art. 16. — Tutte le somministrazioni fatte dalla Società con materiali, materie ed oggetti proprii, compresi il materiale fisso e d'esercizio, saranno valutate al prezzo di magazzino coll'aggiunta di una quota nella misura del 5 per cento del prezzo stesso, in compenso di tutte le spese generali relative, interessi, prestazioni ed operazioni successive al collocamento in magazzino e fino all'uscita dal magazzino, esclusa sempre la spesa di carico per l'esportazione, intendendosi il prezzo di magazzino determinato a senso del 1° comma dell'art. 47 del Regolamento.

A questi materiali, materie ed oggetti, così divenuti proprietà dello Stato e passati al servizio delle Costruzioni, sarà poi applicata, nel caso di lavori in economia, la quota dell'1 per cento pel materiale fisso, e quella dell'1.40 per cento per le traverse e tutti

gli **altri materiali, materie ed** oggetti, per le ulteriori prestazioni di **custodia, manipolazione,** registrazione e responsabilità della Società.

Art. 17. — Qualora eccezionalmente, consentendolo le esigenze dell'esercizio, si convenisse di prelevare materiali metallici d'armamento dal magazzino dei fondi speciali per lavori in economia, oltre la quota dell'1 e mezzo (2 per cento per la Sicula) da applicarsi per analogia all'art. 5 delle Norme 24 dicembre 1887, sarà corrisposta alla Società l'altra quota del 0.60 per cento in compenso delle prestazioni di cui all'ultimo comma dell'articolo precedente.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul sesto Esercizio — 1890-91 Relazione dei Sindaci

(*Cont. e fine — Vedi Numero 50 del 1891; 1, 2 e 4*).

§ 2. — Linee che si costruiscono per conto del Governo.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Della tratta **Cuneo-Limone**, di cui fu affidata la dirigenza dei lavori alla Società, venne ultimato ed aperto all'esercizio anche l'ultimo tronco **Vernante-Limone**.

Ora si stanno eseguendo le liquidazioni dei lavori, ultimate le quali, rimarrà esaurito l'incarico sociale per questa linea.

Linea Parma-Spezia.

Di questa linea sono aperte all'esercizio le tratte **Parma-Berceto** e **Spezia-Pontremoli**, e resta quindi da aprirsi la sola tratta **Berceto-Pontremoli**, lunga circa km. 33.

Di questa i lavori del tronco **Berceto-Ostia-Borgotaro** sono molto avanzati, tanto nei movimenti di terra che nelle opere d'arte e gallerie.

Sul tronco **Borgotaro-Guinadi** (galleria del Borgallo, lunga metri 7709) i lavori proseguono regolarmente, ed il loro stato di avanzamento è il seguente:

***Scavo*:**		
avanzata	m.	6723
calotta	»	6668
strozzo	»	6570
***Muratura*:**		
calotta	m.	6637
piedritti	»	6503
arco rovescio	»	3285

Il tronco **Guinadi-Pontremoli** trovasi ultimato fino dal dicembre 1890, e potevasi fin da quell'epoca aprire all'esercizio, ma il Governo ha creduto di soprassedervi.

I lavori del **Raddoppio Casello 88-Spezia,** sono pressochè ultimati, e quanto prima potrà aprirsi all'esercizio anche questa tratta.

Stazione di Roma Tuscolana e raccordi.

I lavori di questa stazione e dei raccordi colle linee di Napoli, Firenze e Solmona, che vengono eseguiti dalla Società a rimborso di spesa per conto del Governo, sono completamente ultimati, e la stazione che fino dallo scorso luglio funziona per il servizio interno, non è ancora aperta al pubblico per la mancanza della strada d'accesso che dovrà costruire il Comune di Roma, e per la quale pendono le relative pratiche.

BILANCIO.

Dal prodotto di L. 110,030,885.95 ricavato dall'esercizio della rete principale, debbono, come ben sapete, dedursi le seguenti quote: il 27 1|2 0|0 allo Stato ed il 10 0|0 pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e pei fondi di previdenza.

Rimane così alla Società il 62 1|2 0|0 del prodotto, cioè L. 68,769,303.72.

Per la rete secondaria, poi, la metà del prodotto lordo, cioè L. 3,656,295.40, più il corrispettivo fisso di L. 3,000 per chilometro di lunghezza virtuale, che ammontò a lire 2,160,246.12, fruttarono insieme L. 5,816,541.52.

Ai suddetti cespiti aggiungendo gli introiti a rimborso di spesa, nella somma di L. 3,700,256.10 si ottiene la nostra quota di prodotto lordo delle reti riunite, la quale raggiunse L. 78,286,101.34.

Contrapponendo a tale prodotto la somma di L. 79,755,572.16 ammontare delle spese d'esercizio sostenute, ci risulta una perdita di L. 1,469,470.82.

La nostra liquidazione generale dell'anno 1890-91 porta dunque all'attivo il corrispettivo di L. 7,820,000, assegnatoci dall'art. 23 del contratto per l'uso del materiale rotabile, il fondo di L. 2,587,500, per servire il capitale azioni emesso per i bisogni delle costruzioni, e il saldo creditore dei proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni, cioè L. 3,291,444.31
formando così l'attività totale di . . » 13,698,944.31

Il passivo è poi rappresentato dalle seguenti partite:

Spese dell'Amministrazione Centrale . . . . . L.	998,122.57	
Quota d'ammortizzazione delle spese di fondazione »	98,653.01	
Perdita sull'esercizio delle linee Confine Modane e Roma-Nettuno . . . . . »	32,223.13	
Imposta di ricch. mob. »	1,152,891.47	
Eccedenza delle spese sui proventi . . . . . »	1,469,470.82	
In totale L.		3,751,361.00
che dedotto dall'attivo dà l'utile netto dell'esercizio 1890-91 nella somma di . . L.		9,947,583.31
alla quale è pure da aggiungersi l'avanzo di utili del 1889-90 non distribuiti . . »		74,552.56
il che forma un totale di L.		10,022,135.87

Ora, a tenore dell'art. 58 dello Statuto sociale, vi proponiamo la seguente ripartizione:

Utile netto dell'esercizio 1890-91 . L.	9,947,583.31
meno 1|20 per il fondo di riserva ordinario »	497,379.17
L.	9,450,204 14
alle Azioni il 5 0|0 (N. 360,000 × 25) »	9,000,000.00
L.	450,204.14
meno 1|10 per il fondo di riserva straordin. »	45,020.41
L.	405,183.73
meno 1|10 per il Consiglio da dividersi fra gli Amministratori ed i Capi-servizio . . »	40,518.37
L.	364,665 36
Avanzo utili dell'esercizio 1889-90 . »	74,552.56
Utile complessivo a distribuirsi . . L.	439,217.92
Dividendo ulteriore alle azioni N. 360.000 × L. 1. . . . . »	360,000.—
Avanzo da riportarsi all'eserc. 1891-92 L.	79,217.92

Quando voi accordiate la vostra approvazione alla detta proposta, il dividendo spettante alle azioni per l'esercizio 1890-91 sarebbe di L. 26, e siccome anche durante lo scorso anno sociale furono pagate L. 20 in acconto dividendo, cioè L. 7.50 al 2 gennaio e L. 12 50 al 1° luglio u. s., resterebbero ancora a pagarsi a saldo L. 6 per ognuna delle 360,000 azioni.

Le riserve ordinaria e straordinaria aumentano in complesso di L. 542,399.58, raggiungendo in totale la somma di L. 6,034,530.45, ivi compresa naturalmente la quota di interessi maturatasi al 30 giugno 1891.

Il residuo utile di L. 79,217.92 verrebbe riportato, come al solito, all'esercizio 1891-92.

Signori,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione la deliberazione seguente:

L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio e quella dei Sindaci;

Approva il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1890-1891, fissando in L. 26 il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

Sette Amministratori, dei quali sei in sostituzione dei signori:

1. Pariani comm. Antonio;
2. Falcone comm. avv. Giacomo;
3. Maraini comm. ing. Clemente;
4. Marsaglia comm. ing. Giovanni;
5. Casana barone avv. Ernesto;
6. Podestà barone comm. Andrea;

scadenti per anzianità a termini dell'art. 8 dello Statuto e rieleggibili, ed uno al posto lasciato vacante dal comm. Matteo Maurogordato.

Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto. I sindaci attuali sono rieleggibili.

Dopo la convocazione dell'Assemblea ebbimo a deplorare la morte dell'ottimo collega comm. Alessandro Malvano, che fino dall'origine della nostra Società si rese benemerito coll'opera sua intelligente e assidua.

RELAZIONE DEI SINDACI.

Signori Azionisti,

Onorati dalla vostra fiducia adempiamo al dovere impostoci dalla legge e dal nostro Statuto sociale coll'esporvi in brevi cenni le risultanze dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1891, sul quale il vostro Consiglio d'Amministrazione vi presenta ampia e dettagliata relazione.

L'esercizio 1890-91 presenta un prodotto complessivo lordo di		L.	117,343,476.75
Su questa somma spettano alla Società, a tenore della convenzione d'esercizio, i seguenti proventi:			
Prodotto della rete principale L.	110,030,885.95		
A dedurre a termini della convenzione:			
Il 27 1/2 per cento dovuto allo Stato L. 30,258,493.64			
Il 10 0/0 per fondi di previdenza e per l'uso del materiale mobile » 11,003,088.59			
	L. 41,261,582.23		
		L.	68,769,303.72
Prodotto della rete secondaria: metà del prod. di L. 7,312,590,80 L.	3,656,295.40		
Corrispettivo fisso di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale »	2,160,246.12		
		L.	5,816,541.52
Introiti a rimborso di spesa		»	3,700,256.10
Rimanendo alla Società sui prodotti		L.	78,286,101.34
Le spese d'esercizio: Direzione e servizi amministrativi, mantenimento, sorveglianza e lavori, trazione e materiale, movimento e traffico, spese generali di esercizio importando la somma di		»	79,755,572.16
Si ha un'eccedenza passiva di		L.	1,469,470.82

Liquidazione.

Attivo.

Corrispettivo a carico del Governo per l'uso del materiale d'esercizio (art. 23 della convenzione) . . L.	7,820,000.—		
Servizio del capitale azioni per le costruzioni »	2,587,500.—		
Proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni »	3,291,444.31		
		L.	13,698,944.31

Passivo.

Spese dell'Aministr. Centrale L.	998,122.57	
Quota d'ammortamento delle spese di fondazione »	98,653.01	
Perdite sulle linee di Modane confine francese, Roma-Nettuno esercitate per conto della Società »	32,223.13	
Imposta di ricchezza mobile »	1,152,891.47	
Eccedenza passiva sui prodotti »	1,469,470.82	
	L.	3,751,361.—
Utile netto dell'esercizio L.		9,947,583.31
Dal quale, a termini dello Statuto e delle proposte del vostro Consiglio, vanno detratte:		
1/20 pel fondo statutario di ris. L.	497,379.17	
Il 5 0/0 alle 360,000 azioni a L. 25 cadauna »	9,000,000,—	
	L.	9,497,379.17
Riducendosi così a L.		450,204.14
dalle quali devesi prelevare 1/10 per la riserva straordinaria »		45,020.41
su questa rimanenza di L.		405,183.73
1/10 al Consiglio per gli Amministratori e Capi Servizio »		40,518.37
al residuo di L.		364,665 36
va aggiunto l'avanzo degli utili dell'Esercizio 1889-90 »		74,552.56
sulla quale somma di L.		439,217.92
il vostro Consiglio vi propone di distribuire un dividendo di L. 1 a ciascuna delle 360,000 Azioni »		360,000 —
rimanendo così un avanzo di L.		79,217.92

da riportarsi all'esercizio 1891-92.

La chiusura di questo esercizio lascia per fondi di riserva una totalità di L. 6,034,530.45 così ripartita:

Riserva ordinaria L.	5,493,897.50	
Riserva straordinaria »	540,632.95	
	L.	6,034,530.45

Dalla esposizione delle cifre che precedono appare, per la prima volta da che esiste la nostra Società, una perdita confrontando i prodotti colle spese d'esercizio.

Quella perdita che somma a lire **1,469,470.82** trova la sua ragione nella diminuzione delle entrate tanto nel servizio viaggiatori quanto nel trasporto merci a grande e piccola velocità in confronto a quelle realizzate nell'annata precedente.

Per quanto tale fatto possa riescire spiacevole, non deve però sorprendere nè allarmare quando si ponga mente alla anormalità delle condizioni che vi hanno influito, causa la grave crisi che preme il paese.

Ma se dal lato dell'esercizio abbiamo a deplorare una minore entrata a fronte delle spese, si riscontra, d'altra parte, una confortante risorsa.

Le costruzioni delle diverse linee ferroviarie assunte dalla nostra Società, delle quali — mercè le assidue cure dell'egregio nostro Direttore Generale e della Direzione delle Costruzioni — alcune sono quasi a termine o prossime ad esserlo, altre in via di attiva esecuzione, diedero soddisfacenti risultati economici. Ed è così che i proventi diversi presentano in questo esercizio un sensibile beneficio, tale da permettere al Consiglio di proporre alla vostra approvazione il dividendo di una lira per Azione.

Siccome però i vantaggi ottenuti in questo ramo di servizio non devono distrarre la nostra attenzione dall'esercizio, è mestieri rivolgere ogni sforzo sull'andamento economico della nostra Azienda nella quale dobbiamo sovratutto ricercare e ritrovare la rimunerazione normale dei capitali impiegativi. Sebbene anche in ciò — lo esterniamo con compiacenza — non sieno mai venute meno la cura e lo zelo del vostro Consiglio e della Direzione Generale, coadiuvata da tutto il personale, pure ci permettiamo di raccomandare che si abbia a perdurare con fermo proposito nell'introdurre tutte quelle economie che si possono escogitare nei diversi rami di servizio, senza che ne vada danneggiato

quel regolare andamento che soddisfi pienamente le ragionevoli esigenze.

Le periodiche nostre visite negli uffici, ove Direzione e personale ci hanno agevolato l'adempimento del delicato nostro compito di verifiche di cassa, di riscontri dei depositi di titoli in proprio e di terzi, e quant'altro, ci accertarono della piena regolarità in questi servizi, nonchè in quelli d'indole contabile.

Esaminato il rendiconto, e verificatolo in perfetta corrispondenza colle scritture, abbiamo l'onore di proporvi l'approvazione del Bilancio di questo esercizio, quale ve lo presenta il vostro Consiglio d'Amministrazione.

Nel chiudere questa breve nostra relazione nutriamo fiducia che un migliore avviamento nelle transazioni generali, coll'aggiunta di conseguite maggiori economie possa fruttare quella rimunerazione che valga a coronare in seguito l'opera indefessa dello Spettabile Consiglio d'Amministrazione e dell'Onorevole Direzione Generale.

Milano, il 9 novembre 1891.

I Sindaci: ALBERTO OPPENHEIM — ENEA BIGNAMI — G. G. SCHUSTER BURCKHARDT — GIOVANNI SILVESTRI — AMBROGIO BIGATTI.

Come preannunciammo nel n. 49 del 1891, le *deliberazioni dell'Assemblea* generale ordinaria, tenutasi a Milano il 24 novembre dello stesso anno, furono già da noi pubblicate, con un cenno riassuntivo dell'Assemblea, nel n. 48 del 28 novembre 1891.

Circa gli *Allegati* ed i *Quadri statistici* che corredano la Relazione del Consiglio d'Amministrazione vedasi il n. 47 del 21 novembre 1891, nel quale pubblicammo un ampio riassunto della relazione stessa.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Giunta generale del bilancio. — *Sostituzione di relatore di una Sotto-Giunta.* — Ai relatori per la *Sotto-Giunta incaricata dei bilanci dei Ministeri di Grazia e Giustizia e dell'Istruzione Pubblica* accennammo nella « Cronaca » dei numeri 50 e 52 del 1891. Dobbiamo ora aggiungere che nella scorsa settimana, in sostituzione dell'on. Cuccia, dimissionario, venne eletto l'on. Bonacci a relatore della *Sotto-Commissione del bilancio sull'assestamento del bilancio di previsione del Ministero di Grazia e Giustizia per l'esercizio finanziario 1891-92.*

Commissioni. — *Di alcune modificazioni al disegno di legge « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche ».* — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, intervenne il 27 corrente all'adunanza della Commissione incaricata dell'esame del preaccennato disegno di legge (1) ed ha accettato in massima le proposte della Commissione stessa.

Le più importanti modificazioni consistono: nell'esonerare i biglietti di trasporto dalla tassa di bollo; nell'accordare un compenso alle Società esercenti il trasporto dei pacchi postali; e nel rendere minore l'ingerenza governativa.

Con queste modificazioni corrispondesi in parte ai desideri manifestati dall'Associazione Tramviaria Italiana e dall'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale in memoriali e petizioni trasmesse alla Camera dei Deputati. Intorno al testo di quelle e questi, rinviamo i nostri lettori al n. 49 del 1891, pag. 779.

ATTI UFFICIALI concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 28 gennaio 1892 (N. 22). — **Decreto Ministeriale** (Ministero del Tesoro) in data **25 gennaio 1892**, col quale le cedole semestrali delle cartelle del Debito Pubblico dello Stato, del consolidato 5 per cento, scadenti il 1° luglio 1892, saranno ricevute in pagamento dei dazii doganali d'importazione a cominciare dal 1° febbraio p. v., e durante il quinquennio decorribile dalla stessa data dal 1° luglio 1892. — Le dette cedole saranno parimenti, dal 1° febbraio p. v., ricevute come denaro in tutte le operazioni da farsi negli Uffici postali, eccezione fatta per quelle in cui è prescritto espressamente l'impiego di valute metalliche, nonchè in tutti i versamenti di somme dovute allo Stato da farsi presso gli agenti di riscossione e presso le Tesorerie del Regno.

(1) Per precedenti notizie parlamentari su questo progetto, vedi « Cronaca » del n. 3 sotto *Ripresa dei lavori.*

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Promozioni nei funzionari della Mediterranea approvate ieri dal Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, nella sua seduta di ieri 29, fra gli altri provvedimenti presi, approvò le seguenti promozioni:

Il comm. Galli, Capo-Servizio aggiunto del Movimento e Traffico del 2° Compartimento, è nominato ff. di Capo-Servizio;

Il comm. Malvotti, Ispettore principale a Roma, è nominato Capo-Divisione e destinato al Servizio Centrale del Movimento e Traffico a Napoli;

Il cav. Ricci, Ispettore principale a Napoli, è destinato a Roma;

Il cav. Bellio, Ispettore principale a Pisa, è destinato all'Ispettorato a Napoli;

L'ingegnere cav. Riccardo Bianchi, Capo-Sezione, è nominato Ispettore principale e destinato a Pisa.

><

Stazione di Porta Romana a Milano.
(Planimetria dei tre gruppi degl'impianti e progetto del secondo gruppo).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici le planimetrie rappresentanti i tre gruppi degl'impianti relativi al progetto generale della nuova stazione di Milano (Porta Romana). Le planimetrie stesse sono compilate in relazione agli accordi presi nella conferenza tenuta il giorno 6 agosto u. s. presso l'Ufficio del R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario in Milano, secondo i quali i lavori medesimi dovrebbero eseguirsi in tre diverse fasi.

La predetta Direzione ha anche rassegnato al prelodato Ministero il preventivo della spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori del secondo gruppo ammontante a lire 1,076,000 corredate dalla distinta del materiale metallico di armamento necessario per i lavori medesimi, il cui valore è presunto di L. 282,952.

><

Ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia.
(Completamento della domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio).

Sappiamo che il Consorzio dei Comuni di Tortona e di Castelnuovo Scrivia ha completata la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica da Tortona a Castelnuovo Scrivia, colla presentazione di tutti i documenti che gli furono richiesti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Gli Enti morali, costituenti il Consorzio, hanno preso formale impegno di concorrere nella linea nella misura risultante dal relativo piano finanziario. Il Consorzio ha già trattato con una Impresa, la quale si sarebbe impegnata a costruire la linea con ribasso sui prezzi della pe-

rizia annessa al progetto studiato dall'ing. A. Deangelis; ed ha anche preso accordi con la Ditta esercente la tramvia Sale-Tortona-Monleale per l'esercizio della costruenda ferrovia.

La linea misura la lunghezza di circa 9 chilometri; ed il suo complessivo costo di costruzione è preventivato di L. 1,000,000 compresa la provvista del materiale mobile.

La pendenza massima adottata in profilo è limitata all'11 per mille; e nell'andamento planimetrico non si hanno curve di raggio inferiore ai m. 200. L'armamento è proposto con rotaie in acciaio del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 e del peso di kg. 25 a metro lineare.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato lavori tronco Salerno-Fratte al 1° gennaio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Salerno e Fratte, in appalto alla impresa Ceci Pietro, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° gennaio corrente.

L'ammontare dell'appalto è di L. 1,689,300; e l'importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre p. p. rileva a L. 1,375,000.

Le *espropriazioni* sono ultimate. Pei *movimenti di materie* si lavora al completamento delle trincee e dei rilevati. Proseguono regolarmente i *lavori delle opere d'arte*, dei *muri*, dei *fabbricati* e delle *opere di consolidamento*.

La *galleria di Citro*, lunga m. 116.45 è completamente ultimata. La *galleria Cimitero di Salerno* lunga m. 691, comprese le tratte artificiali, presenta il seguente stato di avanzamento: *Scavo*, avanzata m. 543.46; calotta metri 523.30; strozzo m. 375.10; piedritti m. 368.80; *Muratura*, calotta m. 517.08; piedritti m. 368.88; arco rovescio m. 268.67.

><

Ferrovia Verona-Bologna.
(Per la pronta costruzione).

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Livorno, con apposita sua deliberazione ha fatto adesione ai voti manifestati dai Rappresentanti delle Provincie e dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia diretta Verona-Bologna, per ottenere che venga assicurata la più pronta costruzione della ferrovia medesima (1).

La predetta Camera ha poi fatto invito alla Deputazione provinciale ed alla Giunta Municipale di Livorno perchè appoggino dal canto loro presso il Governo i voti suespressi.

><

Ferrovia Treviglio-Cremona.
(Modificazione all' orario).

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, per secondare le domande all'uopo rivoltele dalla Camera di Commercio di Cremona e dal Comune di Soresina, ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazioni nell'orario dei treni della linea da Treviglio a Cremona.

><

Per il nuovo sistema dei biglietti di viaggi dei Membri del Parlamento sulla Mediterranea.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, allo scopo di secondare gli intendimenti del R. Ispettorato Generale delle ferrovie, di vedere attuato al più presto possibile, benchè parzialmente, il nuovo sistema di biglietti per i viaggi in ferrovia degli onor. Membri del Parlamento, ha sottoposto al R. Ispettorato predetto uno schema degli accordi di massima che dovrebbero regolare la materia per quanto si riferisce la rete delle ferrovie preindicate.

(1) Vedi in proposito « Notizie ferroviarie italiane » del n. 3, pag. 41.

><

Per il trasporto passeggieri, merci e vagoni completi attraverso lo stretto di Messina.

Ci informano da Catania che quella Camera di Commercio ed Arti in sua seduta del 21 corrente mese ha preso in esame il progetto dell'ing. navale sig. Calabretta pel trasporto dei passeggeri, delle merci e dei vagoni completi, mediante *nave autonoma*, attraverso lo stretto di Messina.

E la Camera stessa, avendo riconosciuto che l'adozione della nave Calabretta corrisponderebbe pienamente al bisogno di migliorare le comunicazioni fra l'Isola ed il Continente, ne ha vivamente raccomandata l'adozione al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Per il trasporto d'immondizie, spazzature di città, ecc. sulla rete Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo schema di tariffa eccezionale interna a piccola velocità per le spedizioni a vagone completo d'immondizie e spazzature di città, letame, marna o marga, piume sucide atte solo per concime, torba in natura, non compressa od in tritumi in sacchi, o che ha servito per lettiera d'animali, alla rinfusa.

La nuova tariffa dovrebbe essere valevole in via di esperimento per 2 anni, dal 1° febbraio 1892 al 31 gennaio 1894. Essa è predisposta colle zone di 75 in 75 chilometri, e corrisponde a quella approvata per le due reti continentali (1). Comprende 3 serie di prezzi: quella A, per le spedizioni senza vincolo di traffico minimo; quella B per le spedizioni di almeno 50 vagoni in un anno; quella C, per le spedizioni di almeno 200 vagoni, applicabili queste ultime due in via di rimborso.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha manifestato l'avviso:

1. Che, anche agli affetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia per la esecuzione di lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilom. 128.247 e 128.478, della *linea Bicocca-S. Caterina*, per i quali è preventivata la spesa di L. 22,896.04;

2. Che si possa approvare il nuovo riparto fra le provincie di Pisa e di Livorno, del contributo nella spesa di costruzione della *ferrovia Cornia-Piombino*; e cioè millesimi 666.67 per la provincia di Pisa e millesimi 333.33, per quella di Livorno.

><

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere sui seguenti altri affari:

a) sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla *Impresa Magnani Luigi* per la costruzione del tronco Lavezzola-Conselice nella diramazione Lavezzola-Lugo della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

b) su una domanda della *Ditta Maschinenbahn Actien Gesellschaft* di Norimberga tendente ad ottenere il con-

(1) Di questa tariffa pubblicammo il *testo* nel n. 4, pag. 50.

dono di multe inflittele per ritardi da essa frapposti nella fornitura di 1000 carri di diversi tipi per merci e per bestiame;

c) su una domanda presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dall'onor. Sorrentino, quale rappresentante del Consorzio dei Comuni interessati, per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di *due ferrovie a sezione ridotta*, l'una *da Napoli a Sorrento* e l'altra *da Napoli a Torre Annunziata e Sarno*, con sussidio governativo di L. 3000 a chilometro per la durata di anni 70. Le due linee di che trattasi hanno la lunghezza totale di chilom. 77 e cioè km. 43 la prima e km. 34 la seconda. La spesa preventivata per le linee medesime è la seguente:

Napoli-Sarno . . .	L.	4,200,000
Napoli-Sorrento . . .	»	5,800,000
	Totale L.	10,000,000

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, a nome anche delle Amministrazioni delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto del *quarto supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere da attivarsi col 1° del p. v. febbraio.*

Essendo stato approvato, questo 4° supplemento andrà in vigore col 1° febbraio p. v.; esso vendesi presso le stazioni interessate al prezzo di cent. 30 cadauno esemplare.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Domande di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della *Ditta Ing. Alberto Allasia* diretta ad ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di calce, cemento e gesso da Casale Monferrato e da Ozzano a Milano P. G. e P. T., scaduta il 31 dicembre 1891, sia rinnovata per tutto il corrente anno alle stesse condizioni, e salvo per quanto riguarda il traffico minimo che da 3000 si vorrebbe ridotto a 2000 tonnellate.

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici tendente ad accogliere una domanda della *Società di importazione e di esportazione C. Garavaglia e Comp.* per ottenere che le sia rinnovata per il corrente anno la concessione accordatale nel passato pei trasporti a vagone completo di paste da vermicellaio da stazioni meridionali della rete Mediterranea a Genova, a Milano, a Torino ed a località limitrofe, regolando la concessione stessa alle identiche condizioni praticate per lo passato.

(Proposta di facilitazioni).

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Direzione delle *Ferriere di Udine*, intenta ad ottenere speciali facilitazioni di trasporto per le scorie di ferro provenienti dall'industria siderurgica, sul tratto di ferrovia da Udine a Pontebba, da dove sarebbero dirette alla Ferriera di Assling in Austria. La Direzione predetta prenderebbe impegno per un traffico minimo annuale di 1300 tonnellate.

(Ammissione della stazione di Genova P. P. a speciale tariffa).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto che la stazione di Genova P. P. venga ammessa, pei soli trasporti provenienti dalla Francia, alla *tariffa speciale di transito del servizio diretto italo-francese.* Alla predetta stazione saranno applicati gli stessi prezzi stabiliti per Santa Limbania-Magazzini.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per condultura d'acqua al rifornitore della stazione di Nicotera, lungo il tronco Joppolo-Rosarno, della *ferrovia Reggio-Castrocucco;*
2. Progetto di chiusura con cancellata in ferro di una parte della stazione di Brisighella, lungo la *ferrovia Faenza-Firenze*;
3. Progetto di alzamento di livelletta fra Torre Cerchiara e Sibari, lungo la *ferrovia Taranto-Reggio*;
4. Progetto di muro di sbarramento all'imbocco Taranto, della galleria di Soverato, lungo la *linea Taranto-Reggio.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Sicula. — *Materiale rotabile in servizio ed in costruzione al 1° gennaio 1892.*

	In servizio	In costruzione	Totale
1. *Locomotive:*			
Numero complessivo	128	1	129
2. *Carrozze:*			
Numero complessivo	381	19	400
3. *Bagagliai:*			
Numero complessivo	60	10	70
4. *Carri:*			
Numero complessivo	1617	—	1617

Per richiamo a precedenti prospetti delle tre maggiori Reti — Mediterranea, Adriatica e Sicula — nell'anno 1891 vedi n. 47 del 1891, pag. 754.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Principio dei lavori.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 4, pag. 56, possiamo accertare che quanto prima, appena sia ultimato l'impianto degli Uffici tecnici a Varese e lungo la linea, si porrà mano ai lavori preparatori per la costruzione di questa linea, alla quale si addiverrà attivamente.

I lavori — per i quali è preventivata la somma di oltre 3,000,000 — saranno diretti dall'ing. Steffenini; credesi che potranno essere compiuti in due anni circa.

— *Rinuncia della Mediterranea ai sussidi dei Comuni interessati.* — Possiamo del pari assicurare che la Direzione della Società per le ferrovie del Mediterraneo, avendo ottenuto dal Governo il chiesto contributo nella quota di lire tremila al chilometro per anni 70, ha deliberato di rinunciare ai sussidi votati a suo favore nella scorsa primavera dai diversi Comuni interessati per facilitare la concessione della linea; tanto più che tali sussidi erano vincolati alla condizione di una cointeressenza negli utili dell'esercizio, contraria agli Statuti ed alle viste della Società.

Ferrovia direttissima Venezia-Trieste. — *Approvazione in massima del tracciato Ronchi-Monfalcone-Cervignano da parte del Ministro Austriaco del Commercio.* — Richiamandoci al n. 27 del 1891, pag. 432, nel quale dicemmo della revisione di detto tracciato, riportiamo dall'*Indipendente* di Trieste:

« La linea diretta Trieste-Venezia sembra vada acquistando maggiori probabilità di divenire un fatto compiuto.

« Difatti veniamo informati che i concessionari signori ingegneri Antonelli e Dreossi di Cervignano ottennero in questi

giorni la concessione Ministeriale per l'esecuzione degli studi tecnici di dettaglio della linea in parola.

« Inoltre l'ufficiosa *Presse*, annunzia che il Ministero del Commercio, in vista del favorevole risultato dell'eseguita revisione del tracciato da un punto della Meridionale fra Ronchi e Monfalcone fino a Cervignano, ha approvato in massima l'esecuzione del tracciato della progettata ferrovia locale, e rispettivamente ferrovia di rimorchio in base alle proposte presentate dalla Commissione di tracciamento.

« Riguardo l'uso progettato delle fondamenta esistenti per il secondo binario, nonchè per l'uso della stazione (capolinea) di Monfalcone i concessionari dovranno accordarsi con la Società della Meridionale.

« Ad essi fu comunicato che non si moverebbero ostacoli purchè assumano, a proprie spese e pericolo, i lavori necessari al ponte dell'Isonzo. Infine il Ministero del Commercio partecipò ai concessionari che il Governo, vista la importanza economica della linea, è propenso di proporre in via legislativa un sussidio dello Stato, riservandosi però la decisione sul modo e sull'importo della sovvenzione nonchè sull'epoca della presentazione del rispettivo progetto di legge ».

— *Un altro progetto: Trieste-Miramar-Pieris-Cervignano-San Giovanni di Nogaro.* — Su di questo progetto, in contrapposto, od in confronto del precedente, riportiamo dal *Corriere di Gorizia:*

« I giornali di Trieste, riportando dai giornali viennesi notizie riguardanti la ferrovia Monfalcone-Ronchi-Cervignano, intitolarono il loro articolo — *La direttissima di Trieste-Venezia.* Adagio Biagio! Non si tratta già oggi di direttissima ma d'una ferrovia locale che andrà sino a Cervignano, la di cui costruzione sembra certissima.

« Riguardo alla direttissima, come essi l'intendono, sarebbe tutt'altra cosa. A noi pure venne parlato di un progetto cui converrebbe in ispecial modo il nome di direttissima, ma sarebbe affatto staccato da ciò che modestamente contempla il progetto Antonelli-Dreossi.

« L'altro progetto, partito da un Consorzio, andrebbe da Trieste lungo la costa, Miramar, Giovanni da Duino, Pieris, di là a Cervignano, S. Giorgio di Nogaro, e si congiungerebbe alle ferrovie venete appunto riducendo a poco più di tre ore il viaggio fra Trieste e Venezia. Un progetto ardito e ingegnoso, non c'è che dire, una vera direttissima, che verrebbe costruita quale linea di prima classe.

« Per l'altra linea s'oppongono seri ostacoli. Prima di tutto la linea S. Giorgio Mestre non è stata costruita in modo tale da poter essere percorsa da treni celeri. Poi il Governo italiano, proprietario della linea Udine-Mestre, certamente non agevolerà la via ad una Società privata.

« Il progetto consorziale di cui sopra, quantunque ancora allo stato di embrione, presenta invece molte altre probabilità d'attuazione.

« L'altra sarà una ferrovia locale, e questo è il solo nome che proporzionalmente le si compete ».

Ferrovia Circumetnea. — *Proposta di variante al tronco Riposto-Randazzo.* — La Società Sicula di lavori pubblici, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea, ha sottoposto all'approvazione Governativa un progetto di variante fra le progressive 22.553.87 e 30.809.25, al progetto per il 1° tronco Riposto-Randazzo.

Binario dalla stazione centrale di Reggio-Calabria al piccolo molo del porto. — *Istanze della Camera di Commercio di Reggio-Calabria per il prolungamento.* — La Camera di Commercio ed Arti di Reggio di Calabria ha presentato un'istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che venga prolungato, fino al piccolo molo di quel porto, l'attuale binario ferroviario che unisce la stazione centrale di Reggio al casotto in servizio di stazione nel porto stesso.

Funicolare di Bergamo. — *Per la sostituzione di motore elettrico ai motori a vapore.* — La Commissione tecnica governativa, nominata dal Prefetto di Bergamo per visitare e provare il nuovo motore elettrico, piazzato alla stazione superiore della Funicolare di Bergamo, da usarsi in sostituzione dei motori a vapore, ha manifestato avviso che si possa concedere alla Società anonima della funicolare e tramvie di Bergamo l'autorizzazione d'usare del motore suddetto.

Tramvie di Milano. — *Il progetto municipale del nuovo capitolato d'appalto per il servizio delle tramvie in città.* — Per i precedenti di questa questione, vedasi nel n. 1 a pag. 9.

Ora aggiungiamo che il 27 corrente la Giunta municipale di Milano ha approvato, in massima, le basi del compromesso intervenuto colla Società Anonima Omnibus per l'attivazione e l'esercizio di nuove linee di tramvie in città, riservandosi di approvare poi la definitiva scrittura di contratto da sottoporsi alla ratifica del Consiglio.

Il capitolato ha la durata di dodici anni, con proroga di altri tre.

La Società Anonima si obbligherebbe a pagare, dall'attuale del 9.30, una tassa progressiva sino al 15 0|0 sugli introiti delle linee col succedersi degli anni.

Essa dovrebbe inoltre costrurre tre grandi nuove tratte di tramvia, colle quali sarà allacciata tutta la città, nel circuito del naviglio:

La prima di queste tratte partirà dalla Stazione centrale, proseguirà sino a piazza Cavour, e percorrendo il lungo naviglio di via Senato, arriverà al largo di Porta Vittoria;

La seconda tratta al largo di Porta Vittoria continuerà lungo il naviglio sino al ponte di Porta Genova;

La terza tratta partirà pure dalla Stazione centrale, e percorrendo il viale di Principe Umberto, entrerà in città da Porta Nuova, attraversando poi le vie Castelfidardo, Solferino, Pontaccio, sboccherà in Foro Bonaparte, e, continuando lungo il naviglio di San Gerolamo, arriverà al ponte di Porta Genova.

Altre linee già in corso verranno estese e modificate: fra queste, quella della stazione Nord e quella di Porta Magenta.

Il Municipio impone pure alla Società di attivare nuovi sistemi sulle linee già costrutte, di riafforzare il servizio ad ogni bisogno, di contribuire alle riparazioni stradali, ecc.

La Società non ha ancora accettato il progetto, essendosi riservata di discuterlo in ogni suo punto.

Annotiamo infine che il contratto ora in corso scade col 1896.

Tramvia a vapore Messina-Giampilieri. — *Il progetto.* — Come abbiamo annunciato a suo tempo fu presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per la concessione della costruzione e dell'esercizio ad una Società Belga della tramvia a vapore da Messina a Giampilieri.

La lunghezza complessiva della linea tramviaria è di metri 15,842.30, dei quali m. 1200 circa sulla strada comunale di Messina, dall'abitato alla sponda destra del ponte sul torrente Zaera, e m .14,639.30 sulla strada provinciale Messina-Catania attraversando gli abitati di Gazzi-Pistumina, Mili, Galati e Giampilieri, tutti del Comune di Messina.

— *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Come abbiamo già annunciato nella speciale rubrica delle « Informazioni » del n. 4, pag. 56, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno emesso parere che, sotto l'osservanza di opportune condizioni, possa accordarsi al procuratore di una Società Belga, l'autorizzazione di costruire ed esercitare la tramvia a vapore da Messina a Giampilieri.

Funicolare Como-Brunate. — *Progetto Villoresi.* — Dei molti progetti studiati per la funicolare da Como a Brunate, ha sempre fatto cenno il *Monitore;* e per richiamo alle frequenti successive notizie di essi rinviamo i nostri lettori al n. 45 del 1891, pag. 720.

Riportiamo ora dalla *Cronaca Prealpina*, di Varese, in data 25 corrente da Como: « Gli ingegneri Villoresi hanno terminato un progetto di funicolare a Brunate che partirebbe dal *Voo* a Sant'Agostino. I segnali del percorso della linea progettata si vedono benissimo ad occhio nudo dalla piazza Cavour.

Dicesi che la pendenza massima sia tra il 35 ed il 40 0|0 e che il progetto avendo assicurati già i preliminari dei contratti per i terreni occorrenti, non uscirà dalla spesa prevista dal Comitato.

Di questo Comitato e del compito suo abbiamo accennato nel già citato nostro n. 45.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — *Ordine del giorno della prossima assemblea straordinaria degli azionisti.* — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Giura-Sempione ha risolto nella sua riunione del 21 corrente in Berna, di convocare in Berna per il 12 febbraio p. l'Assemblea Generale straordinaria degli azionisti.

L'*Ordine del giorno* reca:

1. Approvazione dell'emissione dell'ultima serie *E*, di 15,000 obbligazioni del Prestito della ferrovia Svizzera Occidentale e della ferrovia Giura-Sempione dell'anno 1878;

2. Proposta di molti azionisti, i quali, col deposito alla cassa della Società di azioni rappresentanti oltre la decima parte del capitale di fondazione, chiedono:

a) La revoca del Consiglio d'Amministrazione in base all'art. 647 del Codice delle obbligazioni;

b) L'immediata rielezione di 31 membri del Consiglio d'Amministrazione, la cui nomina è di competenza dell'Assemblea generale degli azionisti;

c) Revisione del Regolamento del Consiglio d'Amministrazione.

Ferrovie Francesi. — *Per la costruzione della ferrovia a dentiera Bagnères de Luchon-Entécade.* — Si è costituito un Sindacato inglese per la costruzione della ferrovia a dentiera da Bagnères de Luchon, stazione della linea Montréjau-Bagnères della Compagnia francese del « Midi » all'Entécade.

Appena compiutesi le necessarie formalità amministrative si costituirà una Società e si porrà mano ai lavori di costruzione.

A questa linea si dà il nome di « Righi francese », e sarà la prima di tale sistema in Francia.

Il suo punto inferiore sarà a 640 metri ed il suo punto superiore a m. 2,065, ove sarà costruita una stazione termale.

Ferrovie Svizzere. — *Nuove istanze per la nazionalizzazione delle ferrovie.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 4, pag. 56, intorno ad una nuova iniziativa per la ripresa del progetto di legge circa la nazionalizzazione delle ferrovie, riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:*

« Il Comitato del gruppo radicale-democratico dell'Assemblea federale tenne una seduta in cui redasse definitivamente la mozione Curti nel modo seguente: « Il Consiglio federale è invitato a presentare all'Assemblea federale rapporto e proposta, se debbasi nominare una Commissione parlamentare la quale si occupi dell'esame sotto ogni aspetto della quistione delle strade ferrate, cioè se debbasi procedere ad una riforma delle ferrovie od al riscatto delle stesse ».

Il consigliere federale Zemp si è dichiarato d'accordo su questa redazione.

Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America. — *I fallimenti nel 1891.* — Nello scorso anno 1891 furono vendute in seguito a sentenze dell'Autorità giudiziaria, 22 linee ferroviarie, della lunghezza di 3,223 miglia e con un capitale di 840,000,000 di franchi. La lunghezza delle linee vendute per atto giudiziario nel 1891 è un po' minore della lunghezza di quelle vendute nel 1890; ma il capitale rappresentato dalle prime è superiore di L. 17,500,000.

Nel 1891, poi, 26 Compagnie, rappresentanti 2,159 miglia di lunghezza, e 422,395,000 franchi di capitale, si misero in liquidazione e furono colpite di sequestro.

— Circa *le fallite e le espropriazioni ferroviarie nel quattordecennio 1876-1889*, rimandiamo i nostri lettori al n. 7 del 1890, pag. 105; circa *le fallite ed espropriazioni nel 1889*, al n. 31 del 1890, pag. 498; circa *le fallite ed espropriazioni nel 1890*, al n. 9 del 1891, pag. 140.

Ferrovia nel Nord Africano. — *Progetto della linea del Tuat al Senato francese.* — Del progetto di questa linea alla Camera francese dicemmo nel n. 48 del 1891, pag. 768.

Del medesimo progetto si occupò il Senato francese nella seduta del 22 corrente, nella quale fu approvato il credito per il prolungamento di detta linea da Ain-Sefra.

Su tal proposito il Presidente del Consiglio, on. Freycinet, disse: « Siamo in presenza di un'agitazione in quelle regioni. I nostri vicini subiscono certe influenze ed obbediscono ad una parola d'ordine, che non credo dovere precisare. I lavori ferroviari significheranno che vogliamo farci rispettare fino ai confini dell'Algeria. L'attuale credito non servirà che a fare studi ».

E noi crediamo opportuno aggiungere che la ferrovia, la quale dalla costa (a Orano) s'interna attualmente fino a Ain-Sefra, sui confini dell'Algeria, avrà, secondo i progetti, il suo prolungamento fino al Tidikelt, e precisamente fino a Taurirt, verso quella parte del gran deserto di Sahara che è battuto dalle tribù dei Tuareg. Nelle carte francesi codesto prolungamento è denominato: *linea di penetrazione Algerina al Tuat.*

Circa più ampi progetti francesi di *ferrovie dal Nord al Centro dell'Africa* e specialmente circa il progetto della *ferrovia Transahariana*, rimandiamo, per richiamo, i nostri lettori al n. 39 del 1891, pag. 624.

Ferrovie nel Giappone. — *Stato attuale.* — Le ferrovie, che non avevano nel 1872 che solo 18 miglia inglesi, hanno oggi un percorso totale di più di 1,445 miglia, che si ripartiscono come segue: linee appartenenti allo Stato 540 miglia; linee appartenenti alle Compagnie 905 miglia.

L'impero è quasi attraversato in tutta la sua lunghezza da una linea principale che va dal Nord al Sud, passando per le città di Tokio, Kyoto, Osaka e Kobè. Non rimane che una parte delle provincie del Sud-Ovest per toccare il punto estremo del Sud. La costruzione delle ferrovie è sottoposta alla sorveglianza ed al controllo dello Stato. Una legge che regola le ferrovie delle Compagnie è stata decretata.

Per precedenti notizie vedi n. 39 del 1891, pag. 625.

Notizie Diverse

Pensioni del Ministero dei Lavori Pubblici. — *Pensioni vigenti al 1° gennaio 1892.* — Dal « Prospetto dimostrante il movimento del debito vitalizio nell'esercizio 1891-92 », pubblicato dal Ministero del Tesoro, riassumiamo le seguenti cifre concernenti il Ministero dei Lavori Pubblici.

Pensioni nuove. — Vigenti al 1° luglio 1891: Numero delle partite 1,072; Importo L. 872.066.32. — Inscritte nell'esercizio 1891-92: N. 86, L. 67,657. — Eliminate nell'esercizio 1891-92: N. 24; L. 22,263.32. — *Vigenti al 1° gennaio 1892:* N. 1,134; L. 917,460.

Pensioni vecchie. — Vigenti al 1° luglio 1891: N. 1,977; L. 1,191,571.04. — Eliminate nell'esercizio 1891-92: N. 53; L. 46,789.93. — *Vigenti al 1° gennaio 1892*: N. 1,924; L. 1,144,781.11.

In complesso. — Riassumendo ora le cifre complessive del preaccennato prospetto, componiamo il seguente quadro generale dello Stato al 1° gennaio 1892:

	Ministero dei Lavori Pubblici		Tutti gli undici Ministeri	
Pensioni nuove	N. 1,134	L. 917,460	N. 42,121	L. 42,043,176.24
» vecchie	» 1,924	» 1,144,781.11	» 51,973	» 29,164,928.20
Totale generale	N. 3,058	L. 2,062,241.11	N. 94,094	L. 71,208,104.44

Buoni del Tesoro. — *Interesse dal 25 gennaio 1891.* — Per effetto del Reale Decreto in data 24 gennaio 1892,

a cominciare dal giorno 25 detto mese, l'interesse dei Buoni del Tesoro, che il Governo è autorizzato ad alienare, è fissato come appresso:

due per cento pei Buoni con iscadenza di 6 mesi;

tre per cento pei Buoni con iscadenza da 7 a 9 mesi;

quattro per cento pei Buoni con iscadenza da 10 a 12 mesi.

Telefono. — *Sviluppo nel Giappone.* — L'uso del telefono comincia a diffondersi al Giappone. *La città di Tokio* possiede già parecchie linee, le quali sono messe a disposizione del pubblico al prezzo di cinque soldi per ogni cinque minuti di colloquio; l'abbonamento è fissato a duecento franchi per anno. I materiali e la linea, esclusa l'installazione presso i privati, sono forniti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

— *Nuova forma d'abbonamento a Stocolma.* — La Compagnia generale dei telefoni di Stocolma ha adottato sulle sue linee un nuovo modo d'abbonamento. Ogni abbonato paga alla Compagnia una tassa minima annuale di tredici franchi, poi una tassa di dodici centesimi per conversazione. Un apparecchio indicatore è montato ad ogni posto d'abbonato, e registra automaticamente il numero di comunicazioni accordate dall'Ufficio centrale. Dopo l'attivazione di questa nuova tariffa, la Compagnia ha ricevuto trecento nuove domande d'abbonamento.

Velocità degli odierni mezzi di locomozione. — Il « Cycling » ha pubblicato un curioso prospetto delle velocità che si possono ottenere con gli attuali mezzi di locomozione.

La velocità massima è naturalmente quella di un treno ferroviario che percorra un miglio, ossia metri 1,632 in 49 secondi e una frazione di minuto secondo.

Seguono in ordine decrescente:

Un cavallo da corsa che impiega a percorrere il medesimo spazio 1',32" e mezzo;

Una torpedine che lo percorre in 1',50";

Un « yacht » a vapore, in 2',12";

Un pattinatore, in 2',13"; un velocipedista, in 2',45"; un remigatore, in 5',40"; un nuotatore in 30'.

Ricordiamo, inoltre, in proposito, che nel n 42 del 1890 abbiamo pubblicato un *confronto tra parecchie velocita* e ne considerammo 19 diverse.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 9000 per la sostituzione di cancelli completi in ferro e di sbarre girevoli a doppio T alle attuali chiusure di passaggi a livello sui tronchi Colli-Sante Marie e Sante Marie-Avezzano, della ferrovia Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — L. 1,076,000 * per i lavori del secondo gruppo degli impianti nella stazione di *Porta Romana a Milano*;

L. 48,250 per provvedere al miglioramento delle condizioni di resistenza di alcune impalcature metalliche e dei ponticelli a fasci di rotaie lungo la ferrovia da Asciano a Montepescali;

L. 7350 per provvedere all'impianto di un piano caricatore per cavalli, da impiantarsi nella stazione di Pisa (Porta Nuova);

L. 5500 per lavori di consolidamento del manufatto al km. 173.624 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Vaglio, di Brindisi e di Montagna.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Brescia. — (V. *Informazioni* del n. 1). — Costruzione del tronco Viadana-San Zeno della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, col ribasso del 42.78 0[0, all'ing. Carlo Brighieri-Colombi, a Piadena.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Consiglio e del Comitato, 29 corrente). — « Société Anonyme des Usines à cuivre et à zinc » di Liegi, per fornitura di Cg. 45,000 di tubi di rame per locomotive;

Leopoldo Ciofi e figli di Firenze, per fornitura di Cg. 50,000 di sevo di bue;

Casalegno Giuseppe di Torino, per fornitura di Cg. 10,000 di sevo di bue;

Falchi Agostino di Asciano, per consolidamento spalla verso Asciano del ponte viadotto detto del Canale (linea Asciano-Montepescali);

Lambri Annibale di Potenza, per consolidamento parte a monte del rilevato in frana al km. 152.700 della linea Eboli-Metaponto;

Bocca Antonio di Vigevano, per riparazione del tetto del deposito locomotive in stazione di Mortara.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (3 febbraio, ore una pom.). — Appalto, a licitazione privata fra le Società cooperative, dei lavori di rialzo dell'argine destro di Reno dallo sbocco del Senio fino a m. 38 a valle dell'idrometro Formenti. Importo L. 46,630.37.

— (10 febbraio). — Appalto, come sopra, dei lavori di rialzo dell'argine destro di Reno da m. 38 a valle dell'idrometro Formenti fino a m. 30 sopra corrente all'idrometro Vallona. Importo L. 94,825.

— (20 febbraio). — Appalto, come sopra, dei lavori di rialzo dell'argine destro di Reno da m. 30 sopra corrente all'idrometro Vallona fino al termine dell'arginatura compresa in 2ª categoria. Importo L. 94,765.

Prefettura di Padova (4 febbraio, ore 10 ant.). — Appalto, fra Società di produzione e lavoro, dei lavori di escavo del naviglio Strà-Dolo, in territorio dei comuni di Strà, Fiesso d'Artico e Dolo, circondario idraulico di Padova. Importo L. 43,120.30.

Deputazione provinciale di Aquila (6 febbraio, ore 12 merid.). — Appalto per la costruzione del 1° tronco della strada provinciale di serie N. 15 compreso fra l'innesto della Nazionale verso Teramo ed il ponte delle Stecche sotto Masciom (m. 6079.19). Importo lire 166,000. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Olevano-Romano — Roma — (6 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori del Cimitero riguardanti la costruzione della Cappella, camera del custode depositario, camera per le autopsie e fognatura. Importo L. 10.925.06. Cauzione il decimo. Fatali 15 febbraio, ore 10 ant.

Municipio di Grammichele — Catania — (7 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della sistemazione della traversa interna corso Vittorio Emanuele dalla porta Spirito Santo al centro del Piano del Duomo con lastre di pietra nera e stradella pel passaggio provvisorio. Importo L. 45,500. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali 23 febbraio, ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Foggia (8 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla inalveazione del torrente Gandelaro fra le strade provinciale e ferrata Foggia-Manfredonia, per la sistemazione dell'attuale ponte della strada provinciale e la costruzione di un casello idraulico presso il ponte medesimo. Importo ridotto L. 168,546.90 (V. n. 1).

Municipio di Milano (9 febbraio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione del collettore di Vigentino, lotto 1° e cioè:

a) del tronco emissario dallo sbocco in Vettabia alla nuova stazione merci di Porta Romana;

b) del tronco di detto collettore lungo la via Ripamonti, viale di Porta Lodovica e corso S. Celso. Importo L. 415,000. L'appalto potrà anche comprendere la costruzione del collettore sub-zona 2ª (8) e cioè dal canale di fognatura che dall'incontro di via Ripamonti colla strada di circonvallazione risale per le vie Vigentina, Lamarmora, Pietro Micca e Manfredo Fanti, sino all'incontro della Roggia S. Bernardo presso la via della Pace. Importo L. 115,000. Cauzione L. 40,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (10 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione delle scogliere a difesa dei moli e delle altre opere del Porto di Genova e sue adiacenze, durante il periodo dalla data della consegna al 30 giugno 1893. Importo L. 135,000. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Brescia (10 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere di sistemazione e parziale deviazione di un tratto di strada nazionale n. 17 del Tonale nel chilometro 55 presso il Casino Boario con allacciamento alla provinciale di Valle Scalve allo scopo di toglierla dagli allagamenti prodotti dalle piene dell'Oglio. Importo L. 49,600. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Mantova (11 febbraio, ore 10 ant.). — Appalto, fra le Società cooperative di produzione, dei lavori di rialzo e rinforzo a sistemazione del tratto d'argine sinistro d'Oglio compreso fra le alture di Canneto e la foce del Chiese (m. 3029.30) in comune di Canneto sull'Oglio. — Importo L. 51,256.35.

Direzione Genio militare in Milano (17 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del fabbricato « La Torre » a caserma per una compagnia alpina in Bormio. Importo L. 18,850. Cauzione L. 1900.

FRANCIA. — *Municipio d'Antibes* (*Alpi Marittime*) (15 febbraio, ore 2 pomeridiane). — Costruzione della batteria della Maure, territorio di Vallauris.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ufficio tecnico dei Telegrafi — Firenze — (10 febbraio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di 70 tonnellate di **filo** di ferro zincato del diametro di mm. 5.08 (N. 6). Importo L. 32,200. Consegna a giorni 40 per tonnellate 25 e le rimanenti entro 3 mesi. Cauzione provvisoria L 500. Cauzione definitiva il decimo.

Arsenale di Costruzione — Torino — (26 febbraio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1000 di **acciaio** fuso in verghe diverse a L. 1.40 il kg. Consegna a giorni 40. Cauzione L. 140.

— Kg. 23,000 di **acciaio** dolce in verghe a L. 0.40. Consegna a giorni 40. Cauzione L. 920.

— (2 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Kg. 43,400 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.35 il kg. Consegna a giorni 40. Cauzione L. 1520.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto il lavoro di rafforzamento con pile metalliche del ponte *Muto* per conto dei Tramways Siciliani.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Gennaio 23	Gennaio 30
Azioni Ferrovie	Meridionali		L.	639.50	643.50
»	»	Mediterranee	»	492	491
»	»	Sicule	»	570	570
»	»	Sarde (preferenza)	»	280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	330	330
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		»	535.50	536.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		»	284	284
»	»	Novara-Seregno	»	67.50	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	321	321
»	»	» 2ª emiss.	»	298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	»	493.50	495
»	»	Mediterranee 4 0[0	»	427.50	427 50
»	»	Meridionali	»	307.25	308.50
»	»	Sarde, serie *A*	»	299	300
»	»	» serie *B*	»	296	297
»	»	» 1879	»	289.25	290
»	»	Pontebba	»	446	446
»	»	Nord-Milano	»	255	256
»	»	Meridionali Austriache	»	255.50	321
»	»	Gottardo 4 °/₀	»	101.50	101.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

14 febbraio. — **Tramvia Novi-Ovada.** — Assemblea generale per le ore 12 meridiane nella sede sociale in Novi Ligure. In caso di diserzione, pel 21 febbraio.

14 febbraio. — **Tramways di Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. in via Cerca, N. 5 — Modena.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

15 febbraio — **Credito Mobiliare Italiano.** — Assemblea generale ordinaria nella sede in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale nel Regno. — Dal 3 febbraio pagherà il dividendo del 2° semestre 1891 in L. 25 per azione.

Banca Nazionale nel Regno. — Il dividendo delle azioni della Banca pel 2° semestre 1891 fu fissato in L. 25, è pagabile dal 3 febbraio.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Dal 1° febbraio il Banco di Sconto e di Sete di Torino pagherà il secondo dividendo dell'Esercizio 1891 e rimborserà le azioni estratte.

EMISSIONI.

Rete Sicula. — Emissione di N. 30,000 obbligazioni da L. 500 4 0[0 in oro, emesse a 415 in carta caduna, dagli Istituti di credito il 4 febbraio p. v.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Gennaio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	2,878.65	8,674.90	803.50	557.70	1,959.35	2,015.30	3,139 15	3,176.26	1,126.15	3,038.10	1,928.70	722.30
Bagagli e Cani	55.10	148.35	4.50	40.05	30.85	» »	35.50	33.35	30.25	24.15	8.00	5 75
Merci a G. V. e P. V. Accel.	405.68	2,412.37	98 65	122.90	247.35	78.60	125.45	291.25	191.40	221.80	271.55	45.80
Merci a P. V.	4,901.25	4,356.17	705.80	2,709.75	952.60	18.85	3,665.05	1,556.85	644.86	1,121.20	739.70	110.30
TOTALI	8,240.68	15,591.79	1,612.45	3,510.40	3,190.15	2,112.75	6,965.15	5,057.71	1,992.66	4,405.25	2,947.95	884.15

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal' 11 al 20 Gennaio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	628	609	+ 19
Media	4158	4092	+ 66	659	647	+ 12
Viaggiatori	881,811 40	906,928 59	— 25,117 19	28,154 65	46,228 10	— 18,073 45
Bagagli e cani. . . .	43,068 19	41,388 83	+ 1,679 36	1,590 86	1,639 37	— 48 51
Merci a G.V. e P.V. acc.	275,585 12	263,723 07	+ 11,862 05	10,002 03	12,977 24	— 2,975 21
Merci a P. V. . . .	1,269,891 14	1,228,206 06	+ 41,685 08	51,206 97	89,894 46	— 38,687 49
TOTALE .	2,470,355 85	2,440,246 55	+ 30,109 30	90,954 51	150,739 17	— 59,784 66
	Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 20 Gennaio 1892.*					
Viaggiatori	26,235,821 98	26,128,215 15	+ 107,606 83	1,540,577 79	1,594,767 51	— 54,189 72
Bagagli e cani. . . .	1,169,698 89	1,167,855 35	+ 1,843 54	55,409 66	58,096 53	— 2,686 87
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,511,542 69	6,414,503 95	+ 97,038 74	360,735 00	353,084 78	+ 7,650 22
Merci a P. V. . . .	28,485,549 54	28,528,198 83	— 42,649 29	2,262,995 44	2,246,349 35	+ 16,646 09
TOTALE .	62,402,613 10	62,238,773 28	+ 163,839 82	4,219,717 89	4,252,298 17	— 32,580 28
	Prodotto per chilometro					
della decade.	587 62	587 72	— — 10	144 83	247 52	— 102 69
riassuntivo	15,007 84	15,209 87	— 202 03	6,403 21	6,572 33	— 169 12

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr. Calais-maritime	12 mer. Déjeun.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p. *Pranzo*	7 — pomer. *Pranzo*		10 47 p.	5 50 antim.		
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	8 — p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 15 p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 18 p.	8 38 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . . . . —	—	—	10 50 p.	3 25 a.	—	—	4 23 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 25 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 02 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	6 39 p.	—	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	8 10 p.	—	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 24 p.	—	8 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.	Club-Train 1a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.		6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a. *Déjeun.*		7 25 p. *Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim. *Déjeuner*			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. D. **GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. A. **ALLIEVI** sen. *vice presid.*
Cav. G. **AUVERNY**, *idem.*
Comm. L. **ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. A. **COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. E. **CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. G. B. **FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. F. **KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. A. **CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm Ing FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Potoco, Lavaz, ecc.*, a M[illegible] e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Galleuga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 235
31 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont. ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 113
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1182
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Siracu. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 767
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofallo* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc, prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . .
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 29
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc, prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 29
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Curioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali . . . 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pelvas*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Mesigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avalerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Moulon . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conoglli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (completamento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli; 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163

Id. a Orte. Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 170
Ponte sul *Calore*, impr. Cass Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 133
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr Bernasconi e C. 15
Id sul *Tacina*, impr Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per Marte di Napoli, Min guerra . 531
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana . . . 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli . . . 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 1000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali . , . . 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini . . . . , 221
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 1070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Bellini e C. 2035
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 730
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 5 0
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9.00
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1170
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8 00
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32501
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 142
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860

Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . , 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 113
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi . . . 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mq. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Samoggia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Nelo e della provincia di Mantova . . . 113536
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 330

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: N. 4 *barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 3 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

( ) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 6 Febbraio 1892. NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° gennaio 1892 (1).

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La linea è suddivisa nei seguenti quattro tronchi: 1. Scordia-Militello; 2. Militello-Vizzini; 3. Vizzini Grammichele; 4. Grammichele-Caltagirone.

Movimenti di materie. — Il corpo stradale della intera linea trovasi quasi ultimato, non mancando che un tratto di m. 20 di scavo nel 4° tronco.

Opere d'arte. — In questa linea non vi sono opere d'arte maggiori. Quelle minori sono tutte ultimate meno le profilature delle faccie viste.

Stazioni e fermate. — Le stazioni e fermate trovansi ultimate, tranne i pavimenti ed i serramenti.

Case cantoniere. — Complete, meno i serramenti. Manca ancora una garetta nel 3° tronco.

Passaggi a livello. — Sono completi fino alla stazione di Vizzini.

Lavori diversi. — I lavori di consolidamento sono quasi al completo per tutta la linea. Le sistemazioni di acque e strade sono pure ultimate e furono anche eseguite le piantagioni di acacie e di fichi d'India. Le chiusure del 1° e 2° tronco sono quasi finite; nel 3° tronco la chiusura è completa per circa 3 chilometri di linea e nel 4° per circa 7 chilometri.

Gallerie. — Le due gallerie Grottabianca e Calvario, ricorrenti all'estremo del 2° tronco sono ultimate già da parecchi mesi.

Armamento. — L'armamento della linea è giunto al km. 4 del terzo tronco. La livellazione del ferro è ultimata nei primi due tronchi, ed il primo strato di ghiaia è completo per tutto il terzo tronco e si sta spargendo nel quarto. Vi è lungo la linea, oltre a quella in opera una provvista considerevole di ghiaia ed un'altra di traverse. Alla stazione di Vizzini sono in provvista materiali minuti d'armamento e rotaie. Alla stazione medesima sono in opera la vasca del rifornitore e la grue idraulica con relativa tubulatura. Si procede alla posa degli stessi meccanismi alla stazione di Caltagirone. La provvista degli altri meccanismi fissi è al completo.

La forza impiegata lungo la linea nel mese di dicembre p. p. è la seguente:

	Totale	Media giornal.
Operai	N. 30,950	N. 1270
Carri	» 1,590	» 66
Bestie da soma . .	» 495	» 23

BINARIO DI DIRAMAZIONE AL PORTO DI SIRACUSA.

Nel mese di dicembre p. p. si proseguì la formazione del rialzo pel piazzale della stazione marittima, la sistemazione dei passaggi a livello e la chiusura della linea.

La situazione complessiva dei lavori del detto binario può riassumersi come segue. Eseguita la fondazione con massi artificiali della banchina d'approdo e condotto quasi a termine il piazzale. Ultimato il corpo stradale per una lunghezza di m. 830, con tutti i fabbricati, opere d'arte speciali attraverso i due fossati *opera a corno* ed *opera a corona*, e collocate su di essi le travate metalliche.

Durante il mese di dicembre si è impiegata la seguente forza totale: operai N. 880; carri N. 975.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° ottobre 1891*, nel n. 46 dello stesso anno.

REGIO DECRETO E TESTO DEFINITIVO

delle norme concordate con le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per l'applicazione del Regolamento sulla costruzione delle strade ferrate.

(*Cont. e fine — Vedi n. 5*).

CAPO III.

Spese di studi e compilazione dei progetti, direzione, sorveglianza e liquidazione dei lavori, e spese generali di amministrazione.

Art. 18. — Ad agevolare l'applicazione dell'art. 52 del Regolamento, si stabilisce che le spese di cui alla lettera *a*) di detto articolo, saranno rappresentate da quote determinate nel seguente modo:

1° per gli studi e la compilazione dei progetti di massima conformi alle prescrizioni dell'art. 2 del suddetto Regolamento, il 0.35

per cento della spesa risultante dal calcolo sommario di cui al n. 3 della parte del predetto articolo relativa ai progetti di massima, escluso il materiale rotabile e d'esercizio, rimanendo inteso che eguale quota sarà applicata alle varianti che occorresse di studiare;

2° per gli studi e la compilazione di progetti comprendenti:

a) il piano generale sulla carta dello stato maggiore;

b) il piano generale a curve orizzontali, o quotato, nella scala di 1 a 2000, per una zona non minore di metri 200, con quei piani speciali in scala maggiore che potessero occorrere;

c) il profilo longitudinale alla scala di 1 a 2000 per le distanze e di 1 a 200 per le altezze;

d) i quadri descrittivi dell'andamento planimetrico ed altimetrico della linea, delle opere d'arte, delle gallerie, delle stazioni, delle case cantoniere, dei passaggi a livello e delle strade deviate;

e) il calcolo sommario della spesa;

f) la relazione spiegativa,

la quota da 0.35 per cento sarà portata a 0.70 per cento;

3° Per la compilazione di progetti particolareggiati a senso dell'art. 2, l'1.40 per cento dell'importo risultante dal calcolo particolareggiato di cui alla lettera *b*) della parte di detto articolo relativa a tali progetti, escluso l'importo del materiale rotabile e di esercizio. In quest'ultima percentuale s'intende inclusa la quota corrispondente al progetto di massima del tracciato prescelto, compilato in conformità del n. 1, ovvero del n. 2, mentre per le varianti non adottate varrà la quota di cui al n. 1 o al n. 2, secondo la natura del progetto compilato per le medesime.

Per varianti non si intenderanno però le modificazioni al tracciato interamente comprese nei piani generali o speciali a curve orizzontali o quotati alla scala di 1 a 2000.

Quando l'esecuzione dei lavori progettati venisse affidata alla Società, la quota di corrispettivo, calcolata come al n. 3, sarà poi liquidata definitivamente sul consuntivo della spesa complessiva della costruzione.

Qualora nell'esecuzione dei lavori venisse introdotta qualche variante al tracciato prima prescelto, sarà attribuita al tracciato definitivamente adottato la quota liquidata sull'importo del consuntivo della costruzione, ed al tracciato abbandonato sarà attribuita la quota calcolata in base al corrispondente costo preventivo di costruzione.

Le quote stabilite nel presente articolo rappresentano anche il rimborso delle spese generali di cui all'art. 55 del Regolamento.

Art. 19. — Accadendo di dovere, pel fatto del Governo, sospendere gli studi, le spese del personale locale, addetto ai medesimi, saranno rimborsate dallo Stato alla Società per la durata della interruzione, sempre quando il personale non sia stato applicato altrimenti.

Art. 20. — Le spese indicate nell'art. 52 del Regolamento al comma *b* (estese a qualsiasi prestazione di personale fino al sorvegliante incluso, e fatta quindi eccezione delle sole spese di mano d'opera), al comma *f* (limitatamente alle prestazioni di personale sociale), ed al comma *g*, si intenderanno rappresentate dalla quota del 6.10 per cento, da applicarsi sull'importo complessivo della spesa di costruzione, esclusa la spesa degli studi ed il valore del materiale metallico d'armamento e del materiale rotabile.

Per le spese generali poi d'amministrazione della Società, di che al quinto capoverso dell'art. 55 del Regolamento, si stabilisce la quota del 2 per cento, da applicarsi sull'importo complessivo delle spese di costruzione della linea, compreso pure il materiale metallico d'armamento, ed esclusone solamente il valore del materiale rotabile e le spese per gli studi.

Quanto alle provviste del materiale rotabile rimane ferma la quota dell'1 1|2 per cento (2 per cento per la Sicula), stabilita all'art. 25 delle Norme 24 dicembre 1887.

Art. 21. — Pei lavori di costruzione contemplati nel capo IV del Regolamento, dei quali a termini dell'art. 59 del medesimo e dell'art. 81 dei Capitolati Adriatico e Mediterraneo (76 Siculo) venisse affidata alla Società la direzione tecnica ed amministrativa, le spese generali di cui all'articolo del Regolamento stesso, e le spese di cui al successivo art. 63, saranno rispettivamente rappresentate dalle quote del 2 e del 6.10 per cento, da applicarsi nel modo stabilito dall'art. 22 a tutte le altre spese d'ogni genere corrispondenti al periodo della dirigenza sociale, con le stesse esclusioni stabilite per i lavori a rimborso di spesa.

Alle eventuali prestazioni e somministrazioni della natura di quelle indicate negli articoli 15, 16 e 17 delle presenti norme saranno applicate le disposizioni degli articoli stessi.

Le disposizioni di questo articolo saranno applicabili ai lavori ed alle provviste per i tronchi di linee in costruzione non ancora appaltati al 1° luglio 1885 dei quali, per accordi fra il Governo e la Società, questa assumesse la dirigenza tecnica ed amministrativa.

Art. 22. — La quota del 6.10 per cento, di che agli articoli 20 e 21, sarà applicata in via provvisoria sull'importo dei lavori e delle provviste liquidati e contabilizzati mensilmente. Questa liquidazione provvisoria avrà luogo mediante elenchi che riassumeranno tutti i vari elementi costituenti l'importo complessivo delle spese di costruzione, comprese le quote di cui agli articoli 15, 16 e 17.

Sull'importo totale di ogni elenco, compresavi la suddetta quota del 6.10 per cento, sarà poi applicata la quota delle spese generali nella misura del 2 per cento.

Compiuta la liquidazione finale, le quote stesse saranno calcolate definitivamente, nello stesso modo, sull'importo liquidato delle medesime spese.

Art. 23. — Qualora la liquidazione finale comprendesse anche lavori e provviste eseguiti nel periodo anteriore all'assunzione dei lavori o della dirigenza da parte della Società, sull'importo risultante dall'ultima situazione compilata dalla gestione governativa, sarà corrisposta alla Società stessa una quota del 2.25 per cento (comprese le spese generali) a rimborso delle operazioni di liquidazione per il detto periodo, e le quote del 6.10 e del 2, enunciate nell'articolo 22, si applicheranno soltanto alla differenza fra l'importo dell'ultima situazione governativa suaccennata e quello della liquidazione finale.

CAPO IV.

Spese a rimborso effettivo.

Art. 24. — Le spese indicate nell'articolo 52 del Regolamento alle lettere *c*, *d*, *e* (eccetto per le spese generali di magazzino) ed alla lettera *f* (eccettuate le prestazioni del personale sociale) come pure le spese di mano d'opera, riferiscansi esse alle linee costrutte a rimborso di spesa, o a quelle di cui la Società ha la direzione tecnica ed amministrativa, o alle altre di cui agli articoli 33 e 34, saranno ammesse in contabilità dall'ufficio di riscontro in base alle fatture, distinte o dimostrazioni, giustificative delle medesime.

Nello stesso modo saranno liquidate le prestazioni di treni di ricognizione e di collaudo.

Quanto però al consumo degli attrezzi e dei meccanismi sociali impiegati nei lavori di costruzione, la Società ne sarà compensata mediante l'applicazione di una quota del 4 per cento sull'importo della mano d'opera.

Art. 25. — Quanto alle prestazioni di locomotive, in ispecie per le prove dei ponti metallici, saranno compilate apposite fatture comprendenti, secondo i casi:

a) per il viaggio delle locomotive in andata e ritorno, la tariffa ordinaria (articolo 72) a grande velocità per le locomotive circolanti sulle proprie ruote, sotto deduzione del 30 per cento;

b) per ogni ora di assenza dal deposito, lire 1 per ogni locomotiva;

c) per ogni ora di locomotiva accesa, lire 3;

d) competenze ordinarie e straordinarie del personale che, oltre quello di condotta del treno, prestò servizio alle prove.

La tassa sub *a*) è da portarsi nei prodotti; quelle sub *b*) *c*) *d*) a rimborso di spesa, eccetto per una parte di quelle sub *b*) che è da portarsi nei noli delle costruzioni e nella misura di lire 0.50.

CAPO V.

Trasporti e relative prestazioni.

Art. 26. — Per l'applicazione del ribasso del 30 per cento sui trasporti fatti nell'interesse delle nuove costruzioni, di cui al capo VII dei Capitolati, giusta l'articolo 68 dei medesimi (64 per la Sicula), saranno osservate le disposizioni di che agli articoli seguenti.

Art. 27. — Ai trasporti di persone e di cose fatti con treni ordinari, qualunque sia la tariffa applicata, sarà accordato il ribasso del 30 per cento da estendersi anche al diritto fisso.

Il ribasso però non è applicabile sui prezzi minimi per vagone e per spedizione portati dalle tariffe, compreso fra questi il minimo previsto dall'articolo 67 e dalla tariffa speciale 124 per le reti Mediterranea e Adriatica per l'uso dei vagoni accoppiati e quella pure speciale interna 102, piccola velocità, per la rete Sicula.

Il ribasso non è neppure applicabile alle tasse accessorie per pesature, grue, copertoni, magazzinaggio, ecc.

La domanda di tariffe speciali e locali sarà sempre sottintesa nella nota di spedizione o lettera di porto, e fra le diverse tariffe dovrà essere applicata quella che in ragione del prezzo torna più vantaggiosa al Governo.

Ai trasporti del materiale d'esercizio, come pure a quelli delle grosse ferramenta per il materiale rotabile acquistato sui fondi delle nuove costruzioni, vuolsi per eccezione applicare la tassa stabilita nell'articolo 30 delle norme 24 dicembre 1887, limitatamente però alla durata delle medesime.

Art. 28. — Occorrendo di effettuare trasporti con treni speciali sulle linee in esercizio, si distingue se essi hanno luogo da stazione a stazione, ovvero a o da punti intermedi sulle linee stesse.

A. — *Treni speciali da stazione a stazione.*

Ai convogli speciali da stazione a stazione sarà applicata la tariffa seguente, già ridotta del 30 per cento, a tenore dell'articolo 68

del Capitolato (64 per la Sicula) e comprendente l'imposta del due per cento;

lire 3.86 per convoglio-chilometro;

lire 28.56 di diritto fisso.

Il prezzo minimo di ogni treno è di lire 55.08, oltre il diritto fisso di lire 28.56 come sopra.

Però, se applicando ai trasporti le rispettive tariffe, escluso il diritto fisso e ridotte del 30 per cento, si ottenesse un importo maggiore del minimo qui sopra indicato in lire 55.08, sarà dovuto l'importo stesso, oltre il diritto fisso di lire 28.56.

Ove il treno faccia più viaggi nella stessa giornata, per ogni treno successivo al primo non sarà applicato il diritto fisso di lire 28.56.

Le tasse così conteggiate sono da portarsi nei prodotti. I viaggi a vuoto di andata e ritorno sono esenti da tassa.

Sarà obbligo della Società di regolare il numero e la composizione dei treni, nel modo più economico nell'interesse del lavoro.

B. — *Treni speciali o da punti intermedi.*

La tassazione ha luogo in egual modo, ma il diritto fisso di lire 28.56 di cui sopra sarà sostituito da quello speciale di lire 0.80 per ogni tonnellata di materiale trasportato (col minimo di lire 50 al giorno per questo stesso diritto) da conteggiarsi in rimborso di spesa, in compenso di tutte le speciali prestazioni che occorrono in tali circostanze, compreso il trasporto degli operai, ed escluse le operazioni di carico e scarico.

Allorquando i trasporti con treni materiali avvengano fra punti compresi fra due stazioni contigue, servirà a base della tassazione la distanza esistente fra le due stazioni.

Art. 29. — Per i treni speciali da effettuarsi interamente sulle linee in costruzione non ancora aperte all'esercizio, si applicherà la tassa di lire 0.02 per tonnellata-chilometro coll'aggiunta di un diritto speciale di L. 0.80 per tonnellata (col minimo per questo diritto speciale di lire 50 al giorno) da conteggiarsi ambedue in rimborso di spese.

Il nolo a favore della cassa degli aumenti patrimoniali e del fondo di riserva, per l'uso del materiale rotabile, sarà computato a parte in aggiunta alla tassa come sopra determinata, e nella misura indicata nei contratti di concessione agli articoli 35 rete Mediterranea, 39 rete Adriatica e 32 rete Sicula.

Art. 30. — Quando si tratti di materiale rotabile messo temporaneamente a disposizione delle Imprese accollatarie dei lavori, per i trasporti di cui trattasi, la Società è autorizzata a stabilire in loro confronto un compenso minimo giornaliero di lire 100 per locomotiva e di lire 3 per carro, da portarsi in rimborso di spesa, oltre, ben inteso, il nolo nella misura sopra stabilita da attribuirsi alla Cassa degli aumenti patrimoniali e al terzo fondo di riserva.

Art. 31. — Se un treno speciale debba percorrere in parte linee aperte all'esercizio ed in parte un tronco non ancora aperto, la tassazione avrà luogo, per il percorso sulle linee in esercizio, come nel caso sub *A* dell'articolo 28, e per quello sul tronco non aperto, come nel caso dell'articolo 29.

Il nolo per il tronco non ancora aperto sarà calcolato nella metà di quello indicato all'articolo 29.

Art. 32. — Le tasse stabilite nell'articolo 29 non si applicano nel caso di tronchi di ferrovia non collegati alla rete in esercizio, riguardo ai quali il compenso per i treni speciali sarà determinato mediante fattura delle prestazioni sostenute.

CAPO VI.

Lavori di completamento su linee non consegnate.

Art. 33. — Ai lavori di completamento dei nuovi tronchi di linea già aperti all'esercizio, ma non ancora ricevuti in definitiva consegna dalla Società, la cui esecuzione venisse alla medesima affidata a rimborso di spesa, saranno applicate:

per le spese generali di magazzino, le quote di che agli articoli 15, 16, 17 delle presenti norme;

per le spese di studi e progetti, la quota di che al n. 3 dell'articolo 18;

per le spese generali e per le altre della stessa natura di quelle indicate nell'articolo 20, le quote stabilite dall'articolo stesso;

per i trasporti, le disposizioni di che agli articoli precedenti.

I lavori e le prestazioni eseguite dalle officine sociali saranno liquidati, applicando, per le spese generali di officina, il 40 per cento sull'importo della spesa di mano d'opera.

CAPO VII.

Lavori in occasione d'innesti di nuove linee.

Art. 34. — Riguardo ai lavori che saranno eseguiti dalla Società nelle stazioni sulle linee in esercizio in occasione dell'innesto di nuove linee i quali siano in parte imputabili all'allegato *B*, alla Cassa aumenti patrimoniali, o a fondi già stanziati al 1° luglio 1885 per opere e provviste di completamento sulla rete in esercizio, e in parte alle nuove costruzioni, saranno applicate:

quanto ai trasporti e alle eventuali somministrazioni, le disposizioni delle norme 24 dicembre 1887;

quanto ai lavori e alle prestazioni delle officine sociali, le quote di cui agli articoli 39 e 10 delle norme stesse;

e quanto alle spese contemplate nell'articolo 20 di tali norme, la quota del 7 1/2 per cento per la prima parte, e del 9 per cento, comprese le spese generali di amministrazione, per la seconda.

CAPO VIII.

Disposizioni diverse.

Art. 35. — La data di decorrenza degli interessi, di cui all'articolo 55 del Regolamento, per le spese di qualsiasi natura e per gli accreditamenti, è fissata all'ultimo giorno del mese, al quale sono contabilmente imputabili tanto le spese quanto gl'introiti; per i rimborsi da parte del Governo e per le provviste di fondi, dal giorno successivo a quello in cui, previo speciale avviso da parte della Regia Intendenza di Finanza, alla Direzione Generale della Società, le somme si renderanno esigibili presso le tesorerie dello Stato.

Trattandosi di liquidazioni finali di lavori, l'interesse sul saldo decorrerà dall'ultimo giorno del mese in cui avrà luogo il relativo pagamento.

Art. 36. — Le presenti norme, viste ed accettate dalle Società, avranno effetto durante un decennio a decorrere dal 1° gennaio 1891, scorso il quale, tanto il Governo, quanto le Società, potranno proporvi delle modificazioni.

Però la quota delle spese generali nella misura del 2 per cento e quelle stabilite dagli articoli 15, 16 e 17 per le provviste saranno applicate a tutte le contabilità a decorrere dal 1° luglio 1885.

Sono pure applicabili, a decorrere dal 1° luglio 1885, le disposizioni contenute negli articoli dal 22 al 35 inclusivamente.

Art. 37. — Per gli studi ed i lavori già compiuti od attualmente in corso di esecuzione, potrà di comune accordo non farsi luogo all'applicazione delle quote di cui all'articolo 18 e di quella del 6.10 per cento di cui agli articoli 20 e 21 delle norme, provvedendosi invece al rimborso delle spese effettive.

La liquidazione delle spese per studi e dirigenza dei lavori già compiuti od attualmente in corso di esecuzione, avrà luogo per la rete Mediterranea (ed eventualmente anche per le reti Adriatica e Sicula, ove lo richiedano) col rimborso della spesa effettiva senza l'applicazione della quota del 6.10 per cento di cui sopra, fatta eccezione, in quanto riguarda alle spese della Direzione del servizio costruzioni, le quali saranno compensate coll'applicazione d'una quota dell'1.40 per cento.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici

BRANCA.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 31 gennaio 1892 (*N. 25*). — **Legge 30 gennaio 1892**, numero **15**, che dà esecuzione al trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e l'Austria-Ungheria, e a quello di commercio, dogana e navigazione fra l'Italia e la Germania.

— **Legge 31 gennaio 1892**, numero **16**, che approva la convenzione colla quale resta prorogato a tutto il 30 giugno 1892 il trattato di commercio fra l'Italia e la Spagna.

Gazzetta Ufficiale del 4 febbraio 1891 (*N. 29*). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate nel mese di agosto 1891 in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese di agosto 1890, compilato dal Regio Ispettorato Generale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1890-91

Incominciando la consueta pubblicazione della *Relazione annuale del Consiglio d'Amministrazione* — sull'esercizio 1890-91 — ricordiamo che delle deliberazioni dell'Assemblea Generale degli Azionisti, tenuta a Roma il 29 dicembre 1891, in cui fu letta la seguente Relaziona, abbiamo detto nel n. 49 dello stesso anno.

SIGNORI. — Vi abbiamo convocato, in assemblea generale, per sottoporre al vostro esame il bilancio dell'esercizio testè decorso, e per invitarvi ad eleggere i nuovi consiglieri ed i sindaci.

Vi rassegniamo qui appresso il risultato della nostra gestione affinchè voi possiate giudicare dell'opera nostra.

Le previsioni fatte l'anno scorso si sono completamente avverate; abbiamo quindi il piacere di annunciarvi che il risultato del bilancio può dirsi soddisfacente.

Le migliorate condizioni del traffico e la continuata applicazione delle riforme introdotte gli anni scorsi nei servizi hanno esercitato sulla nostra azienda un'azione favorevole della quale possiamo compiacerci.

Non mancammo per altro di porre ogni cura perchè l'esercizio della rete fosse fatto con lodevole regolarità; e cercammo sempre di conciliare l'economia del servizio con i veri interessi del pubblico.

Ed invero noi demmo un migliore assetto al sistema di esercizio che ebbe la vostra approvazione, e cercammo di attuare tutti quei provvedimenti che riuscissero a sviluppare il traffico e a rendere più sicuro l'esercizio.

Nè minori cure rivolgemmo alle linee, la cui costruzione venne a noi affidata.

Un primo tronco fu già aperto all'esercizio, ed un altro è pronto per essere aperto fra pochi giorni, con grande vantaggio delle popolazioni interessate. Gli altri tronchi sono ancor essi assai avanti nella costruzione, e qualora il Governo lo volesse, noi potremmo allestirli molto prima del termine che ci fu assegnato.

Da qualsiasi lato si guardi la nostra situazione, essa non può dirsi che confortante; e se è pur vero che esistono ancora alcune divergenze circa l'applicazione del contratto di esercizio, noi speriamo tuttavia che prevarranno infine le ragioni che assistono le nostre domande.

Confidiamo che, come si trovò mezzo l'anno scorso di definire molte vertenze mercè l'intervento personale di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, si troverà in seguito del pari l'opportunità di eliminare le altre questioni rimaste irresolute.

I. — Ordinamento dei servizi.

L'esercizio della rete durante la gestione di cui vi diamo conto fu fatto collo stesso ordinamento esposto nella precedente Relazione.

Le Direzioni locali hanno continuato a funzionare colle stesse attribuzioni da noi fissate durante lo scorso esercizio. Solo credemmo conveniente di introdurre qualche modifizione nel servizio di trazione, allo scopo di utilizzare meglio il materiale rotabile e di conseguire altre economie.

Con queste modificazioni ripartimmo diversamente il materiale fra le Direzioni locali, e demmo maggiori facoltà all'Ufficio centrale della trazione e del materiale, affinchè i turni delle macchine rispondessero meglio ai bisogni generali dell'esercizio e ad una maggiore economia di combustibile.

L'ordinamento dato ai servizi e la cura posta dalla nostra Direzione generale per utilizzare sempre meglio il personale della rete, ci hanno permesso di mantenere la spesa del personale in limiti convenienti malgrado l'apertura di nuove linee. Ed invero se noi facciamo il confronto tra il personale in servizio al 30 giugno 1890 e quello del 30 giugno 1891, troviamo la diminuzione di n. 26 agenti.

Il quadro seguente vi mette sott'occhio le variazioni che ha subìto il personale stabile e provvisorio alla chiusura di ciascun esercizio.

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

Uffici, Servizi e Direzioni locali	Numero degli impiegati ed agenti al 30 giugno						
	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885
Servizio generale	4	4					
Ufficio sede	8	8					
Segretariato	29	28					
Ragioneria	29	28					
Contenzioso	4	4					
Ufficio controllo	77	75					
» cassa	10	11					
» approvvigionamenti	27	23					
» sanitario	6	5					
» istituti di previdenza	10	8					
» lavori	53	56					
» del materiale	18	17					
» del traffico	23	26					
Officine	488	502					
Magazzini	70	73					
Direz. locale di Palermo	786	774					
» » » Caltanissetta	482	474					
» » » Catania	575	569					
» » » Siracusa	216	237					
» » » Messina	521	523					
Personale in disponibilità	2	19					
Totale	3,438	3,464	3,595	3,628	3,749	3,849	3,941

Il numero degli agenti avventizi destinati ai lavori dell'esercizio di natura permanente si rileva dal seguente prospetto:

Personale avventizio.

Al 30 giugno	1885	n. 400	di cui 216	guarda-barriere
Id.	1886	433	221	id.
Id.	1887	397	215	id.
Id.	1888	344	194	id.
Id.	1889	405	279	id.
Id.	1890	546	395	id.
Id.	1891	582	450	id.

Dai dati qui sopra esposti risulta che l'aumento del personale avventizio è specialmente dovuto alle guardie-barriere, che sono state assunte in servizio per la sorveglianza dei passaggi a livello.

Si noti inoltre che non tutto il personale indicato nei due prospetti sopra riportati grava sull'esercizio, poichè una parte di esso trovasi addetto alle costruzioni e parte ai lavori a carico del Governo e dei fondi di previdenza.

Questo personale al 30 giugno 1891 si può ritenere che raggiunga il numero di 155 agenti di diverso grado. Tolto quindi dal numero totale del personale in servizio quello che devesi ritenere estraneo all'esercizio, risulterà che gli agenti a carico della Società sono in numero di 3865, ivi compresi gli operai delle officine che, secondo il nostro ordinamento contabile, gravano sulle spese di riparazione del materiale.

Affinchè abbiate un'idea delle varie spese di personale che sono state portate in contabilità, vi presentiamo il seguente prospetto, il quale contiene il confronto con le stesse spese dell'esercizio antecedente.

Uffici e Servizi		Spese di personale		Differenza	
		1890-91 chilometri 743	1889-90 chilometri 715	in più	in meno
Spese generali di amministrazione e di esercizio (competenze al personale dell'Amministrazione centrale)		527,195.39	523,200.21	3,995.18	»
Servizio della manutenzione	Uffici	82,308.81	137,498.62	»	55,189.81
	Linea	954,500.14	930,616.87	23,883.27	»
Servizio della trazione	Uffici	77,384.98	72,471.10	4,913.88	»
	Personale dei depositi locomotive	556,004.70	563,000.58	»	6,995.88
Servizio del movimento e traffico	Uffici	77,273.84	78,892.78	»	1,618.94
	Convogli	267,953.42	247,459.87	20,493.55	»
	Stazione	881,265.86	882,143.89	»	878.03
	Telegrafi	21,780.02	21,826.67	»	46.65
		3,445,667.16	3,457,110.59	53,285.88	64,729.31
Diminuzione sull'esercizio precedente L.				11,443.43	

Noi adunque abbiamo conseguito nell'esercizio di cui

v'intratteniamo l'economia di L. 11,443.43, malgrado il maggiore sviluppo medio di chilometri 28 della rete esercitata e malgrado gli aumenti di stipendio in L. 55,000 circa accordati al personale nell'ultimo esercizio.

Volendo ora fare un confronto fra le spese di personale del presente esercizio e quelle dell'antecedente, secondo i diversi titoli di compenso che, oltre la paga fissa, sono previsti nei nostri Regolamenti, vi presentiamo il seguente prospetto:

INDICAZIONI	SPESA DEL PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO											Media annuale dei chilometri in esercizio	Spesa media annuale per chilometro di linea
	Stipendio e paga	Lavoro straordinario	Malaria	Servizio notturno	Indennità speciali	Alloggio	Premi	Percorrenze	Trasferte e traslochi	Gratificazioni e sussidi	Totale		
Totali mesi da luglio 1889 a giugno 1890 . . .	2,776,650.58	62,339.51	97,380.89	67,017.80	7,408.71	36,645.80	141,187.06	92,581.85	142,031.59	33,866.80	3,457,110.59	715	4,835.11
Totali mesi da luglio 1890 a giugno 1891 . . .	2,739,588.31	73,267.67	93,049.68	67,476.62	9,060.31	29,766.81	175,438.97	102,358.52	125,178.83	30,481.74	3,445,667.16	743	4,643.75
Differenza nell'esercizio 1890-91	— 37,062.27	(1) + 10,927.86	— 4,331.21	(2) + 458.82	(3) + 1,651.60	— 6,878.99	(4) + 34,251.91	(5) + 9,776.67	— 16,852.76	— 3,385.06	— 11,443.43	+ 27	— 191.36

(1) L'aumento nella spesa per lavoro straordinario è dovuto non solo al maggiore traffico, ma anche alla guardia ai treni notturni in seguito al riordinamento del servizio.

(2) La differenza in più verificatasi quest'anno nell'ammontare delle pernottazioni si deve al nuovo turno stabilito in seguito al riordinamento della Trazione, ma tale aumento è stato compensato dalla conseguita economia di combustibile.

(3) Stante il limitato personale di macchina e lo sviluppo della rete in esercizio, si è avuto un aumento nell'ammontare dell'indennità speciale, corrisposta ai fuochisti che funzionano da macchinisti ed agli operai che funzionano da fuochisti.

(4) L'aumento nell'ammontare dei premi è dovuto, sia ai compensi che sotto questo titolo si danno al personale della Manutenzione, in seguito al nuovo ordinamento del servizio, sia al maggior numero dei chilometri in esercizio, e quindi al maggior traffico.

(5) L'aumento nell'indennità di percorrenza è pure dovuto al maggiore sviluppo della rete in esercizio ed al maggior traffico.

Dai tre prospetti qui sopra rammentati si possono ricavare le seguenti deduzioni:

1° Che la spesa media di personale per ciascun chilometro di linea è scesa da L. 4835.11 quale fu lo scorso esercizio, a L. 4643.75, con una *differenza in meno* di L. 191.36;

2° Che la spesa di personale portata in quest'anno nella contabilità sociale è di L. 11,443.43 inferiore a quella dell'anno antecedente, malgrado le promozioni fatte e malgrado le maggiori spese per l'aumentato traffico;

3° Che l'economia sopra indicata fu, per la più gran parte, dovuta al nuovo ordinamento del servizio, che permise di utilizzare meglio il personale degli uffici;

4° Che le modifiche introdotte nel servizio della trazione ridussero le spese del personale dei depositi, abbenchè fosse aumentato lo sviluppo della rete e accresciuto il traffico.

Questo risultato è certo soddisfacente e dimostra come da parte della nostra Direzione generale si sia posta ogni cura per utilizzare sempre meglio il personale sociale, il quale dal suo canto si è mostrato degno della nostra fiducia e considerazione.

II. — Esercizio della rete.

§ 1. — Traffico.

La lunghezza complessiva delle linee in esercizio, che al 30 giugno del 1890 era di chilometri 720, ascese al 30 giugno 1891 a chilometri 788.

Si ebbe così un aumento di chilometri 68, dovuto all'apertura di nuovi tronchi delle ferrovie complementari, e cioè per chilometri 7 circa al tronco Santa Lucia-Milazzo, per chilometri 9 al tronco Milazzo-Barcellona, per chilometri 16 al tronco Barcellona-Oliveri e per chilometri 36 al tronco Licata-Terranova.

Però, siccome l'apertura all'esercizio di siffatti tronchi di linea avvenne in tempi diversi, come dal prospetto n. 1, così lo sviluppo medio di tutta la rete esercitata dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891 risulta di chilometri 743, con un aumento di chilometri 28 sulla lunghezza media (chilometri 715) del precedente esercizio.

Durante l'anno finanziario 1890-91 il prodotto lordo, depurato delle tasse erariali e di bollo, ascese a L. 8,490,216.99, cioè L. 11,426.94 per ogni chilometro di linea esercitata, con un aumento complessivo sul prodotto del precedente esercizio di L. 624,375.97, corrispondente a L. 840.34 per chilometro.

Suddiviso poi tale prodotto tra la rete principale e le linee complementari, risulta di L. 7,757,841.46 per la rete principale, e cioè di L. 12,738.65 per chilometro di strada, e di L. 732,375.53 per le linee complementari, somma che corrisponde ad un prodotto medio chilometrico di L. 5465.49.

Messi ora in confronto i suddetti prodotti con quelli del precedente esercizio 1889-90, risulta che l'aumento si è verificato tanto nella rete principale, quanto nelle linee complementari, e cioè nella rete principale per L. 449,785.06, corrispondente a L 738.56 per chilometro, e nelle seconde per L. 174,590.91, corrispondente a L. 1302.92 per ogni chilometro di linea complementare.

Ripartendo gli anzidetti prodotti della intera rete fra le diverse categorie di trasporto, in confronto a quelli dell'anno antecedente, abbiamo i risultati esposti nei seguenti prospetti:

Ripartizione dei prodotti della rete principale.

Categorie di trasporti	Prodotto		Differenza	
	Esercizio 1890-91	Esercizio 1889 90	in più	in meno
Viaggiatori	3,273,734.73	3,107,180.02	166,554.71	—
Bagagli e cani	70,741.02	67,681.19	3,059.83	—
Merci a grande velocità . .	371,311.90	343,827.20	27,484.70	—
Merci a piccola velocità accelerata	416,102.86	337,084.70	79,018.16	—
Merci a piccola velocità ordinaria	3,587,388.13	3,424,244.78	163,143.35	—
Prodotti indiretti	38,562.82	28,038.51	10,524.31	—
	7,757,841.46	7,308,056.40	449,785.06	—

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DELLE LINEE COMPLEMENTARI.

CATEGORIE dei trasporti	Tronco Siracusa-Noto — Prodotto del 1890-91 (Km. in esercizio 33 — Media 33)	Tronco Siracusa-Noto — Prodotto del 1889-90 (Km. in esercizio 33 — Media 33)	Tronco Siracusa-Noto — Differenza in più	Tronco Siracusa-Noto — Differenza in meno	Tronco Termini-Cefalù — Prodotto del 1890-91 (Km. in eserciz. 31 — Media 31)	Tronco Termini-Cefalù — Prodotto del 1889-90 (Km. in eserciz. 31 — Media 31)	Tronco Termini-Cefalù — Differenza in più	Tronco Termini-Cefalù — Differenza in meno
Viaggiatori . L.	90,753.31	87,802.91	2,950.40	—	58,714.55	55,048.29	3,666.26	—
Bagagli e cani »	1,005.30	848.65	156,45	—	771.86	727,66	44.20	—
Merci a G. V. »	4,069.38	3,591 86	477,52	—	5,834.81	5,223.02	611.79	—
Merci a P.V. A. »	1,954.48	1,157.34	797.14	—	6,723.39	5,030.74	1,692.65	—
Merci a P. V. »	41,732.47	25,245.74	16,486.73	—	23,906,95	21,728.93	2,178. 02	—
Prodotti ind. »	428.20	233.10	195.10	—	246.38	183.29	63.09	—
Totali L.	139,943.14	118,879.80	21,063.34	—	96.197.94	87,941.93	8,256.01	—

CATEGORIE dei trasporti	Tronco Messina-Oliveri — Prodotto del 1890-91 (Km. in esercizio 61 — Media 44)	Tronco Messina-Oliveri — Prodotto del 1889-90 (Km. in esercizio 30 — Media 30)	Tronco Messina-Oliveri — Differenza in più	Tronco Messina-Oliveri — Differenza in meno	Tronco Valsavoia-Scordia — Prodotto del 1890-91 (Km. in eserc. 14 — Media 14)	Tronco Valsavoia-Scordia — Prodotto del 1889-90 (Km. in eserc. 14 — Media 9)	Tronco Valsavoia-Scordia — Differenza in più	Tronco Valsavoia-Scordia — Differenza in meno
Viaggiatori . L.	303,568.79	228,079.85	75,488.94	—	30,313.44	15,559 46	14,753.98	—
Bagagli e cani »	2,023.49	1,003.94	1,019.55	—	171.51	80.03	91.48	—
Merci a G. V. »	21,517.46	11,771.38	9,746.08	—	1,554.83	917.95	636 88	—
Merci a P.V. A. »	14,972.93	8,999.77	5,973.16	—	2,558.79	2,219.98	338.81	—
Merci a P. V. »	76,755.89	54,711.48	22,084.41	—	16,532.71	7,834.49	8,698.22	—
Prodotti ind. »	555.73	144.64	411.09	—	223.49	59.84	163.65	—
Totali L.	419,394.29	304,711.06	114,683.23	—	51,354.77	26,671.75	24,683.02	—

CATEGORIE dei trasporti	Tronco Licata-Porto Molo — Prodotto del 1890-91 (Km. in esercizio 3 — Media 3)	Tronco Licata-Porto Molo — Prodotto del 1889-90 (Km. in esercizio 3 — Media 3)	Tronco Licata-Porto Molo — Differenza in più	Tronco Licata-Porto Molo — Differenza in meno	Tronco Licata-Terranova — Prodotto del 1890-91 (Km. in eserciz. 36 — Media 9)	Tronco Licata-Terranova — Prodotto del 1889-90 (—)	Tronco Licata-Terranova — Differenza in più	Tronco Licata-Terranova — Differenza in meno
Viaggiatori . L.	—	—	—	—	8,745 54	—	8,745.54	—
Bagagli e cani »	—	—	—	—	126.75	—	126.75	—
Merci a G. V. »	—	—	—	—	388,24	—	388.24	—
Merci a P.V. A. »	113.14	—	113.14	—	430.86	—	430.86	—
Merci a P. V. »	13,009.38	19,580.08	—	6,570.70	2,635 80	—	2,635.80	—
Prodotti ind. »	—	—	—	—	35.68	—	35 68	—
Totali L.	13,122.52	19,580 08	113 14	6,570.70	12,362 87	—	12,362.87	—

Aumento sull'esercizio precedente L. 174,590.91

Questi risultati ci dicono in modo evidente che l'aumento di prodotto si avverò in tutte le categorie di trasporto e in tutte le linee principali e complementari, eccezione fatta del tronco Licata Porto e Molo.

In sostanza si può dire di essersi avverata la previsione da noi fatta nella precedente Relazione, e cioè che il traffico, il quale accennò ad aumentare nello scorso esercizio, doveva avere un notevole incremento durante l'anno finanziario 1890-91.

La natura permanente delle cause che influirono sullo sviluppo del traffico durante lo scorso anno ci fa sperare in un aumento anche per gli esercizi futuri.

Ora vi presentiamo il prospetto dei prodotti lordi divisi per tronchi di linea, dal quale rileverete che l'aumento essendo dovuto a cause d'ordine generale, si verificò in tutte le linee. Solo i tronchi di Licata-Porto e Molo e Messina-Oliveri fanno eccezione; ma ciò è dovuto pei primi alla riduzione del trasporto degli zolfi per Licata e per l'ultimo allo scarso traffico del tratto Barcellona-Oliveri apertosi in quest'esercizio e che perciò fece diminuire il prodotto chilometrico dell'intero tronco.

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI LORDI PER TRONCHI DI LINEA.

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza dei tronchi di linea	Prodotto medio per chilometro — Esercizio 1890-91 — Viaggiatori	Esercizio 1890-91 — Bagagli grande e piccola velocità accelerata	Esercizio 1890-91 — Piccola velocità	Esercizio 1890-91 — Totale	Esercizio 1889-99	Differenza in più	Differenza in meno
Messina (Porto)-Catania (Porto)	98	13,428.96	2,765.44	6,119.59	22,313.93	21.715.64	598.29	—
Catania (Porto)-Bicocca-Santa Caterina	119	5,078.60	847.73	10,433.91	16,360.24	15,833.35	526.89	—
Santa Caterina-Roccapalumba	57	3.427.62	1,081.52	1,614.42	6,123,56	5,776.95	346.61	—
Santa Caterina-Caltanissetta-Aragona-Caldare	65	3,034.38	669.46	6,563.25	10.267.09	9,539.20	727.89	—
Canicattì-Licata	46	1,752.08	213.93	6,205.83	8,171.84	7,710.01	461.83	—
Porto Empedocle (Porto)-Aragona-Caldare	21	2,982 —	582.57	11,189,43	14,754 —	8,770.31	651.72	—
Aragona-Caldare-Termini	89	4,515.64	1,027.45	5,567.34	11,110.43			
Termini-Palermo (Porto)	43	14,098.30	3,035.82	5,081.48	22.215.60	19,357.57		
Catania-Bicocca-Siracusa	87	3,873 50	628.79	1,236.92	5,739.21	5,441.35	297.86	—
Siracusa-Noto	33	3,107.43	232.34	1,286 06	4.625.83	3,972 88	652.95	—
Valsavoia-Scordia	14	2,446.59	324.06	1,203.69	3,974.34	3,215.99	758.35	—
Termini-Cefalù	31	2,140.10	460.48	785.95	3,386 48	3,102 —	284.48	—
Messina-Oliveri	44	7,795.70	948.59	1,778.54	10,522.83	11,233.28	—	710.45
Licata-Porto e Molo	3	—	38.46	4,423.04	4,461.50	6,657.22	—	195.72
Licata-Terranova	10	988 16	101.87	268.70	1.358.73	—	1,358.73	—

Perchè possiate avere ora un'idea concreta delle oscillazioni verificatesi nel movimento, nella percorrenza e nel prodotto di ogni singola categoria di trasporto, in confronto al traffico del precedente esercizio, vi presentiamo i prospetti dal n. 6 al n. 15.

Il numero dei viaggiatori che nell'anno precedente era stato di 1,936,466, nell'esercizio 1890-91 ascese, come dal prospetto n. 6, a 2,089,433, dando un aumento di 152,967 viaggiatori.

La percorrenza chilometrica diminuì pei viaggiatori a prezzo intero e per quelli a conto dello Stato, ma aumentò

sensibilmente pei biglietti a prezzo ridotto, tanto che, tenendo conto di 3,781,239 viaggiatori-chilometro avuti in meno nel conto dello Stato, per diminuzione di trasporti militari, le percorrenze dei trasporti ordinari aumentarono di 2,260,536 viaggiatori-chilometro, con un aumento di prodotto pure nella somma di L. 272,139.83.

In conseguenza di ciò anche il prodotto medio per viaggiatori-chilometro presenta un notevole aumento, come dall'ultimo quadro dell'anzidetto prospetto n. 6.

La categoria dei bagagli e dei cani, come dal prospetto n. 7, diede un prodotto totale di L. 74,839.93, mentre quello del precedente esercizio era stato di L. 70,341.67, cosicchè si ebbe una differenza in più di L. 4498.26, dovuta all'aumento dei viaggiatori coi quali il trasporto dei bagagli e dei cani è strettamente legato.

Un notevole aumento ebbesi anche in quasi tutti i trasporti della grande velocità, come risulta dal prospetto n 8, dal quale sorge pure che il prodotto di L. 404,676.62 fu in aumento di L. 39,245.22 sul prodotto dell'anno antecedente, che era stato di L. 365,431.40.

Non meno soddisfacenti sono i risultati della piccola velocità accelerata, il cui traffico (vedasi prospetto n. 9) ha avuto nel corso dell'esercizio 1890-91 un sensibile aumento tanto nelle quantità, che nelle percorrenze e nel prodotto.

Difatti, oltre il maggior trasporto verificatosi nella categoria del bestiame, notasi, in confronto al precedente esercizio, una differenza in più di 107,553 quintali sui soli trasporti degli agrumi, dovuta alle maggiori esportazioni verificatesi nel corso dell'anno 1890-91.

In conseguenza dell'aumento nelle quantità e nelle percorrenze, si è ottenuto un prodotto di L. 442,856.45, con un aumento di L. 88,363.92 sull'esercizio antecedente.

Le quantità delle merci trasportate a piccola velocità ordinaria, complessivamente considerate, furono in aumento, rispetto al precedente esercizio; se non che, come rilevasi dal prospetto n. 10, notasi un minor traffico nelle merci della 1ª e 5ª classe con vincolo di peso, per effetto principalmente della diminuzione del trasporto degli zolfi (tonnellate 41,458 in meno sul precedente esercizio) ed una lieve diminuzione riscontrasi anche nei trasporti per conto dello Stato, non essendosi quest'anno avverato alcun cambiamento di guarnigione, come avvenne nell'esercizio predente.

Un notevole aumento provenne pure dalle maggiori percorrenze dei trasporti ordinari a piccola velocità, e così il prodotto da L. 3,553,345.49, quale fu nell'anno 1889-90, ascese a L. 3,761,961.33, con un aumento complessivo di L. 208,615.84.

I prodotti indiretti poi, i quali nell'esercizio 1889 90 furono di L. 28,659.38, quest'anno ascesero, come dal prospetto n. 13, a L. 40,052.30, con un aumento di L. 11,392.92, aumento che si è verificato su tutte le categorie, ad eccezione dei canoni diversi e delle concessioni dei caffè, librerie, ecc., nei quali gli introiti si mantennero quasi stazionari.

Dando uno sguardo ai prospetti n. 11, 12 e 15, potrete formarvi un'idea più particolareggiata dell'importanza di ciascuna stazione della rete e del movimento in partenza ed in arrivo, nonchè dell'ammontare degli introiti lordi relativi, in confronto al traffico dell'esercizio antecedente.

Infine i diagrammi allegati vi dimostreranno quali sono i prodotti ottenuti mese per mese nelle varie categorie dei trasporti nei primi sei anni di esercizio, e quale il prodotto complessivo annuale messo in confronto colle spese.

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione.* — Nella seduta del 3 corrente ebbe luogo la discussione del Disegno di legge, n. 157 « *Proposta di contratto con la Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina, in corrispondenza coi treni ferroviari* » (1). La discussione, animatissima, fu fat.a sul testo del Disegno di legge della Commissione, comprendente 14 articoli, mentre il testo ministeriale era soltanto di 6.

Nella discussione generale fu approvato il seguente *Ordine del giorno*, proposto dalla Commissione ed accettato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca: « La Camera invita il Governo a provvedere alla sistemazione e ampliamento delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio Calabria e Reggio-Porto, specialmente su ciò che riguarda lo spostamento e l'ampliamento dei piani caricatori e dei magazzini di merci ».

Molti e sostanziali emendamenti furono presentati nella discussione degli articoli, e parecchi furono accettati dal Ministro ed approvati dalla Camera. Fra questi accenniamo i seguenti:

Coll'art. 1 — con cui era data al Governo autorizzazione di stipulare una Convenzione colla Società Mediterranea in ordine al servizio di navigazione a traverso lo Stretto per il trasporto dei viaggiatori, ecc. — è data facoltà al Governo di stipulare la Convenzione non tassativamente con la Mediterranea, ma con qualunque Società esercenti le strade ferrate del Regno.

Nell'art. 2 — che stabilisce la quantità e qualità del materiale, del quale la Società concessionaria del servizio di navigazione devono essere provvedute — fu aggiunto che il materiale nautico deve essere costruito negli stabilimenti nazionali ed i piani di costruzione devono essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Nell'art. 10 — che ammette la sub-concessione del servizio per legge — venne approvato un emendamento per ammettere l'autorizzazione anche per Decreto Reale.

Nell'art. 13 fu stabilito che la legge andrà in vigore il 1° luglio prossimo venturo.

Il Disegno di legge fu poi votato a scrutinio segreto nella seduta del 4 corrente e fu approvato con voti 143 contro 52.

Ritiro. — Nella seduta del 30 scorso gennaio l'on. Di Rudinì, Presidente del Consiglio e Ministro per *interim* dell'Agricoltura, Industria e Commercio, presentò il Decreto Reale che autorizza il ritiro del Disegno di legge, n. 60 « *Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere* ».

Circa l'andamento parlamentare di questo Disegno di legge durante la corrente XVII Legislatura, con richiamo a notizie durante la XVI, rimandiamo i nostri lettori alla « Cronaca » del n. 27 del 1891, sotto *Disegni di legge presentati e non discussi*, ed alla « Cronaca » del n. 4 dello stesso anno 1891, sotto *Disegni di legge*. Non ci pare tuttavia inopportuno ricordare specialmente come diciassette progetti, dal primo che presentò G. Pepoli nel 1852, all'attuale presentato e ripresentato dall'on. Miceli, si succederono l'un l'altro alla Camera, avendo comune il destino di rimanere indiscussi.

(1) Per richiamo a precedenti notizie parlamentari intorno a questo Disegno di legge vedi « Cronaca » del n. 3, sotto *Ripresa dei lavori*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Spezia

(*Cessazione della Direzione tecnico-amministrativa della costruzione da parte della Mediterranea*).

La Società delle Ferrovie del Mediterraneo ha chiesto al Governo di essere esonerata dalla direzione tecnico-amministrativa della linea Parma-Spezia. Il Ministero, accogliendo la domanda, instituirà una Direzione speciale governativa e proseguirà per suo conto la costruzione della linea valendosi pure del personale ivi addetto.

><

Ferrovia Cavallermaggiore-Bra.

(*Deviazione della strada provinciale Bra-Alba e soppressione di passaggio a livello presso Bra*).

Siamo informati che la Giunta municipale di Bra, allo scopo di eliminare il gravissimo inconveniente dipendente dalla prolungata chiusura del passaggio a livello della strada provinciale Bra-Alba colla ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria, all'uscita di quella città, specialmente nei giorni di mercato a Bra e ad Alba nell'epoca dei

bozzoli — inconveniente che diventa anche maggiore nella stagione della vendemmia, nella quale è considerevolissimo il movimento dei carri sulla predetta strada — ha fatto studiare dall'Ingegnere Capo della Provincia di Cuneo, signor ing. Soleri, un progetto di deviazione della strada provinciale con soppressione del passaggio a livello suindicato.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori proposti in progetto ammonta a L. 36,000, che la prefata Amministrazione comunale, pur di vedere tolto al più presto il lamentato inconveniente, è disposta di assumere per una terza parte a suo carico.

Di questa questione e degli studi per provvedimenti da parte della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo dicemmo nelle « Informazioni » del n. 50 del 1891, pag. 800.

><

Da Pontedera e Montecatini a Volterra.

(*Progetto e domanda di concessione della provincia di Pisa*).

Il Presidente della Deputazione Provinciale di Pisa, per incarico avutone dall'Amministrazione Provinciale, ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i progetti di una ferrovia a scartamento normale da Pontedera a Saline di Volterra — e di altra ferrovia a scartamento ridotto dalla stazione di Montecatini a Volterra — con preghiera che vengano sottoposti all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, onde potere in seguito proseguire le pratiche necessarie per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie medesime.

Dei prenunziati progetti daremo alcuni ragguagli tecnici in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Linee Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa.

(*Dimanda di sussidio chilometrico*).

Siamo informati che la Società di Navigazione e ferrovie pel Lago di Lugano ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che le sia accordato un sussidio chilometrico di L. 1000 per le due linee Menaggio-Porlezza e Luino-Ponte Tresa, da essa esercitate.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(*Stato lavori tronco Sora-Balsorano al 1° gennaio 1892*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Sora a Balsorano, della linea Avezzano-Roccasecca, in appalto all'Impresa Francesco Strangolini, per la somma di L. 5,624,000, ricaviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° gennaio p. p.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre p. p. ammonta a L. 1,225,000.

Le *espropriazioni* sono pressochè ultimate. — Continuano i *movimenti di materie* nei primi undici chilometri. Le *opere d'arte minori* sono in tutto 80; di queste se ne hanno 24 ultimate o quasi, e 7 in costruzione; le rimanenti sono da iniziare. Le *opere d'arte speciali* sono due, e consistono in due ponti sul Liri, entrambi in corso di costruzione. Pei *fabbricati* della stazione di Balsorano nulla ancora è stato fatto. Delle 11 case cantoniere previste, solo tre sono in costruzione. Le sei garette non sono ancora incominciate.

Le *gallerie* sono due: quella di Marianello, lunga m. 350, quasi ultimata; e quella Rampucci, lunga m. 575, la cui situazione è la seguente: *scavo:* avanzata m. 106, calotta m. 92, strozzo m. 65, piedritti m. 65, regolamento m. 51: *muratura:* calotta m. 88, piedritti m. 61, arco rovescio m. 51.

><

Circa la tariffa unica per gli scali di Genova.

Sappiamo che il Consiglio direttivo dell'Associazione Generale del Commercio di Genova, tenuto conto che col 30 aprile p. v. ha termine l'ultimo periodo di prova che il Governo si è riservato onde definire la questione della tariffa unica per gli scali di Genova, ha rinnovate le sue istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè venga stabilita una tariffa unica basata sulla media del percorso delle calate ove corre la locomotiva, dichiarando testa di linea gli scali marittimi.

><

Per il servizio cumulativo
tra la rete Adriatica e la ferrovia di Valle Seriana.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il verbale delle conferenze tenute in Firenze dal 21 al 24 gennaio p. p. per l'attivazione del servizio cumulativo fra le stazioni della rete Adriatica, esercitate dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, e quelle della ferrovia di Valle Seriana, esercitata dalla Società Belga (1).

Alle conferenze presero parte i rappresentanti: della provincia di Bergamo, concessionaria della ferrovia di Valle Seriana; della Società Belga di ferrovie economiche, subconcessionaria per l'esercizio della ferrovia stessa; e della Società delle Strade Ferrate Meridionali.

Ci consta che i rappresentanti della provincia di Bergamo e della Società Belga hanno accettato quasi integralmente il progetto di convenzione all'uopo predisposto dalla Società delle Meridionali.

Vennero solo lasciate insolute tre questioni, sulle quali a quest'ora sarà intervenuto accordo.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

(*Composizione delle Sezioni nel 1892*).

Con R. Decreto del 3 gennaio u. s. sono stati assegnati alle Sezioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici gl'Ispettori del Genio Civile qui sotto indicati:

Sezione I.

Valsecchi comm. Pasquale, senatore del Regno; Poggi comm. Francesco; Comotto comm. Paolo; Malvezzi commendatore Gian Domenico; Suarez comm. Emanuele; Balladore cav. Luigi; Petrilli cav. Saverio; Toscano cavaliere Francesco.

Sezione II.

Betocchi comm. Alessandro; Natalini comm. Pompeo; Milesi comm. Sereno; Manara comm. Enrico; Susinno comm. Gabriele; Lanciani comm. Filippo; Zainy commendatore Domenico, deputato al Parlamento; Beroaldi comm. Carlo; Zucchelli comm. Giacomo; Cintio commendatore Raffaele; Fornari cav. Giovanni Battista, deputato al Porlamento; Parolini comm. Antonio.

Sezione III.

Ferrucci comm. Antonio; Artom di Sant'Agnese commendatore Emanuele, deputato al Parlamento; Passerini comm. Dionisio, deputato al Parlamento; Chiomenti commendatore Giuseppe; Delfino comm. Giovanni; Salvini comm. Gio. Battista; Fabris cav. Stanislao.

Ricordiamo che nelle « Informazioni » del n. 3, pag. 40, abbiamo pubblicato l'elenco dei componenti la presidenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e le presidenze delle singole Sezioni.

Circa la composizione delle Sezioni del *Consiglio di Stato* e della *Corte dei Conti* per il corrente anno, vedi « Informazioni » del n. 2.

(1) Circa precedenti informazioni, vedi n. 1, pag. 7.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato il suo parere sulla domanda della *Ditta Giuseppe Pozzi* di Milano, diretta ad ottenere che non le sia inflitta la multa contrattuale per i ritardi avvenuti nella consegna di diverse partite di chiavarde ed arpioni dei quali la menzionata Ditta ebbe l'appalto, per servizio dell'armamento dei tronchi di ferrovia: Terranova-Licata, Scordia-Militello, Gioia-Rosarno e Casalbuono-Lagonegro.

><

Il Consiglio di Stato ha dato parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori di scogliera eseguiti dall'*Impresa Ciabattini Ettore*, appaltatrice delle opere di costruzione del tronco Caprigliola-Grotto nella ferrovia Parma-Spezia e sulla questione dei compensi domandati dall'Impresa medesima.

><

Per il trasporto delle materie incendiabili ed esplodenti sui piroscafi della N. G. I.

Sappiamo che la Società di Navigazione Generale Italiana, all'uopo ufficiata dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, ha deciso d'ammettere al trasporto coi suoi piroscafi le materie incendiabili ed esplodenti, subordinatamente però alla condizione che, in ogni caso, tra speditore e Società si pattuiscano le modalità e gl'imballaggi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Decreti ministeriali*).

Sono in corso due decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio coi quali:

1° È approvata la proposta delle due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico per estendere l'applicazione della *tariffa locale N. 222 P. V.* pel solo percorso sulle *reti Adriatica e Mediterranea* anche alle spedizioni provenienti da stazioni della *ferrovia di Valle Seriana* appoggiate a Bergamo per la rispedizione;

2° È approvata la proposta fatta dalla Società delle *Strade ferrate della Sicilia* per l'aggiunta delle seguenti voci alla nomenclatura delle merci a piccola velocità della tariffa interna — *mirabolani e noccioli di*... classe 5ª », « noccioli di mirabolani — vedi mirabolani e noccioli di... ».

><

È in corso un Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si stabilisce:

1. la *tariffa speciale N. 10* (grande velocità) per *spedizione di piccoli pacchi* in servizio interno delle *Strade ferrate della Sicilia* è estesa anche al servizio cumulativo fra la *ferrovia Sicula occidentale* (Palermo-Marsala-Trapani) e le *Strade ferrate della Sicilia;*

2. la ripartizione dei prodotti derivante dal trasporto dei piccoli colli in servizio cumulativo fra le due reti in base alla predetta tariffa, sarà fatta assegnando un terzo alla Rete Sicula occidentale e due terzi alle Strade ferrate della Sicilia.

(*Proposta di modificazioni*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, a nome e per conto anche di quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazioni alla *tariffa speciale comune N. 3* (grande velocità), in riguardo ai *trasporti di bestiame minuto vivo,* in ceste o gabbie.

Giusta la premenzionata proposta, la nota esistente in calce all'elenco delle merci che sono ammesse a fruire della tariffa speciale predetta viene annullata, e sostituita dalla seguente:

« Ogni cesta o gabbia non deve eccedere il peso di 30 chilogrammi per ogni capo di porcellini, nè il peso di 90 chilogrammi per ogni capo di vitellini. In caso contrario il trasporto non può aver luogo in base ai prezzi di quella tariffa generale ».

(*Proposta di proroga*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie Meridionali, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta avente per iscopo la proroga della *tariffa locale N. 230*, piccola velocità, relativa ai trasporti di acido acetico greggio pirolegnoso e piroligniti o acetato greggio di allumina, di calce, di ferro, di piombo ed altri non nominati, in partenza dalle stazioni di Condove, Maccagno, Mondovì, Torino P. N. e Torino P. S., la quale scade col 31 marzo p. v.

(*Proposta di sostituzione*).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto riguardante l'attivazione di una nuova *tariffa locale N. 403*, piccola velocità, in sostituzione a quella in vigore per i trasporti dell'estratto di legno di castagno, in partenza dalle stazioni di Mondovì, Cuneo, Ceva e Garessio, e destinati alla esportazione per la via di mare.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di travate metalliche per i ponti Amato ed Angitola lungo il tronco Sant'Eufemia-Ricadi della *linea Battipaglia-Castrocucco*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — *Materiale rotabile in servizio ed in costruzione al 1° gennaio 1891.* — A quel modo che nel n. 5, pag. 71, abbiamo pubblicato il prospetto della *Rete Sicula* al 1° gennaio del corrente anno, pubblichiamo ora il prospetto della Rete Mediterranea alla stessa data.

	In servizio	In costruzione	Totale
1. *Locomotive:*			
Numero complessivo	1293	—	1293
Per ogni chilometro	0.2675	—	0.2675
2. *Carrozze:*			
Numero complessivo	3733	25	3758
Per ogni chilometro	0.7725	0.0052	0.7777
4. *Bagagliai:*			
Numero complessivo	937	—	937
Per ogni chilometro	0.1939	—	0.1939
5. *Carri:*			
Numero complessivo	22,241	—	22,241
Per ogni chilometro	4.6028	—	4.6028

Per richiamo a precedenti prospetti delle tre maggiori Reti — Mediterranea, Adriatica e Sicula — nell'anno 1891 vedi n. 47 del 1891, pag. 754.

Ferrovia Borgo San Donnino-Cremona. — *Per la sollecita costruzione.* — Annunciasi da Roma che il Ministro da Lavori Pubblici ha ricevuto in questi giorni una Commissione recatasi a Roma da Cremona per sollecitare la costruzione della ferrovia Borgo S. Donnino-Cremona.

Il ministro rispose che il Governo ha disposto che sieno ultimati tutti i lavori in corso. In quanto al compimento della linea desiderata, promise che nel prossimo progetto di legge che stabilirà il piano di costruzione per le rimanenti linee della legge del 1879, la linea Cremona-Borgo S. Donnino sarà tenuta in speciale evidenza, in vista della non indifferente spesa già fatta per il grande ponte sul Po.

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. — *Circa le deliberazioni del Comizio di Sant'Arcangelo.* — Le deliberazioni di questo Comizio popolare, tenutosi a Sant'Arcangelo, giusta le notizie da noi date nel n. 3 a pag. 42, furono presentate ai Ministri del Tesoro, dei Lavori Pubblici, della Guerra e dell'Interno da una speciale Commissione nominata all'uopo nel Comizio stesso.

Per quanto ci soccorre la nostra memoria, il Comizio di Sant'Arcangelo è il terzo che tiensi in breve volgere di tempo nella Romagna per la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. Il primo si tenne a S. Leo nell'autunno del 1890; il secondo ad Urbino nel settembre 1891.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona Toce. — *Ripresa del progetto e costituzione del Comitato esecutivo.* — Per richiamo a notizie intorno all'andamento del primo progetto rinviamo i nostri lettori al n. 39 del 1891, pag. 623.

Annunciasi ora che è risorta un'altra volta l'idea di formare una Società anonima per azioni sotto la denominazione « Società della tramvia Arona-Gravellona Toce » allo scopo di costruire ed esercitare una linea tramviaria a vapore da Arona e Gravellona, seguendo la strada nazionale che passa per Meina, Solcio, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno e Feriolo; ed altre tramvie su linee secondarie, di cui potrà ottenere la concessione.

La sede della Società è in Arona, e la durata della Società stessa sarà di 99 anni. Il capitale sociale è di un milione di lire, costituito da 10 mila azioni di L. 100, pagabili per decimi, e potrà essere aumentato per decisione dell'Assemblea generale.

Il Comitato esecutivo è composto dei signori: Bellicardi Pietro, Presidente; Bertarelli Pietro, Vice-Presidente; Cavallotti Felice e Mussi Giuseppe, deputati; Agostinetti notaio Luigi; Bedone avv. Carlo; Bedone Felice; Boniforti Rinaldo; Carotti avv. Attilio, ed altre parecchie notabilità.

Ricordiamo inoltre che nelle « Informazioni » dei numeri 21 e 45 del 1891, e del n. 4 del corrente anno, a pag. 55, abbiamo riferito su di un progetto di *ferrovia Intra-Pallanza-Grovellona* e sulla domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio da parte del *Comune di Intra.*

Ferrovia Metropolitana di Napoli. — *Secondo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Ricordiamo che di un primo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, intorno al progetto di massima e relativa domanda di concessione presentata dall'ing. Lamont Young per la costruzione della ferrovia Metropolitana di Napoli, abbiamo fatto cenno nel n. 40 del 1890 a pag. 639.

Ed ora lo stesso Consiglio, ripreso in esame un altro progetto, lo ha riconosciuto ammissibile in massima nei puri riguardi tecnici, ritenendo che esso possa servire di base allo studio di un completo progetto esecutivo.

Tramvia dalla ferrovia Torino-Rivoli ad Alpignano. — *Ripresa di antico progetto.* — All'antico progetto di unire Alpignano alla ferrovia di Torino-Rivoli, con un tronco diramantesi dalle vicinanze di San Brunone, in linea Collegno-Bruere-Sazzetto, venne poscia sostituito il progetto di prolungare da Pianezza ad Alpignano la linea delle Tramvie Occidentali di Torino.

Ma questo progetto non ebbe seguito; ed ora, pare, ritornisi al primitivo, di unire Alpignano alla ferrovia Torino-Rivoli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Prodotti approssimativi delle grandi Compagnie nel 1891.* — A complemento di parziali notizie semestrali e trimestrali del 1891, per le quali rinviamo i nostri lettori al n. 46 del 1891, pag. 738, riassumiamo del *Journal Officiel* del 15 gennaio u. s. le seguenti cifre complessive dell'intero anno 1891 per le *Grandi Compagnie ferroviarie:*

Linee	Cilometri in esercizio		Prodotti del 1° gennaio		Differenza in favore del 1891 per i prod. brutti
	1891	1890	1891	1890	
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Stato.	2,665	2,658	37,059,804.70	35,848,835.20	1,210,969.50
P.-L-M.	8,363	8,183	357,085,315.95	343,270,679.48	13,814,636.47
Nord .	3,606	3,606	187,579,000 »	185,831,000 »	1,748,000 »
Ouest.	4,868	4,714	146,359,950.24	140,535,605 30	5,824,344.94
Orléans	6,405	6,122	170,195,371.94	165,273,358.98	4,922,012.96
Est .	4,569	4,513	144,069,113.60	140,207,282.64	3,861,830.96
Midi .	3,023	2,965	91,065.518.47	90,247,352.06	818 166.41

Ricordiamo ancora che nel n. 50 del 1891, pag. 801, abbiamo pubblicato un prospetto del traffico viaggiatori nel triennio 1888-89-90

Ferrovie Svizzere. — *Nuova mozione per la nazionalizzazione delle strade ferrate nel Consiglio Nazionale.* — A questa mozione del sig. Curti, già accennammo nel n. 5, pag. 75.

Di essa — che così suona: « Il Consiglio federale è invitato a procedere ad una inchiesta in tutti i sensi sulla quistione delle strade ferrate (riforma o riscatto delle ferrovie) e presentare sollecitamente rapporto e proposte sul modo con cui egli pensa risolverla » — si è occupato il Consiglio Nazionale nella seduta del 29 gennaio u. s.

Ed il Consiglio Nazionale, dichiarando la presa in considerazione della mozione, la inviò al Consiglio Federale.

— *Deprezzamento del valore dei titoli ferroviari nel 1891.* — Da un accurato e interessantissimo studio pubblicato dal signor A. Sandoz, aggiunto dell'Ispettore delle banche svizzere di emissione, sulle differenze di corso degli effetti quotati alle Borse di Basilea, Zurigo e Ginevra dal 31 dicembre 1890 al 31 dicembre 1891, riassumiamo le seguenti cifre complessive.

Le perdite subite nella Svizzera per differenza di corsi ammontò in totale a fr. 229,310,650, e cioè: fr. 89,775,500 sulle azioni di banca; fr. 30,023,250 sulle azioni industriali; e franchi 109,511,900 sulle azioni ferroviarie.

La perdita sulle *azioni ferroviarie* così si suddivide: Ferrovia *Nord-Est* fr. 18,324,090; *Centrale* fr. 17, 600,000; *Gottardo* fr. 11,000,000; *Giura-Sempione* fr. 30,980,000; *Union-Suisse* originarie fr. 16,590,000; *Sud-Est* svizzero franchi 3,750,000; *Arth-Rigi* originarie fr. 1,341.000; *Wengernalp* fr. 448,000; *Lago di Thun* fr. 1,855,000; *Oberland bernese* fr. 1,098,900; *Bödeli* originarie fr. 300,000; *Brienz-Rothorn* fr. 840,000; *Ferrovie regionali ginevrine* franchi 2,765,000; *Lauterbrunen-Murren* fr. 558,000; *Monte Generoso* fr. 422,800; *Visp-Zermatt* fr. 545,000; *Schnege-Platte* fr. 800,000; *Tramway di Zurigo* fr. 120,000; *Mont Salève* fr. 165,000.

Ferrovie nel Nord Africano. — *La legge sulla ferrovia francese di penetrazione nel Tuat.* — Di questo disegno di legge alla Camera dei Deputati francese dicemmo nel n. 48 del 1891, pag. 768; e di esso al Senato francese dicemmo nel n. 5 del corrente anno a pag. 73.

Riportiamo ora dal *Journal Officiel* del 26 gennaio u. s. il testo della legge per la costruzione di questa ferrovia da Ain-Sefra a Djenien-Bu-Rezg.

Ar. 1. — Il Ministro dei Lavori Pubblici è autorizzato ad intraprendere la costruzione d'una ferrovia da Ain-Sefra a Djenien-Bu-Rezg.

Art. 2. — La spesa per i lavori di cui all'art. 1° sarà imputata sui crediti aperti, per ciascun esercizio, al bilancio dell'Algeria per gli studi e lavori di strade ferrate costrutte

dallo Stato. Per ciò che concerne l'esercizio 1891, è aperto nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, capitolo 63, 2ª sezione, un credito supplementare di fr. 300,000 per gli studi.

Art. 3. — Saranno stabilite con una legge speciale le norme per la concessione o l'esercizio della ferrovia di cui all'art 1°.

Ferrovie Argentine. — *Lunghezza della rete negli anni 1889 e 1890.* — Dal Rapporto sulle ferrovie della Repubblica Argentina per l'anno 1890 ricaviamo il seguente prospetto sulla *lunghezza delle ferrovie in esercizio* negli anni 1889 e 1890:

		1889	1890
Buenos-Ayres e Rosario . . .	miglia	343	738
Central Argentin	»	273	432
Great Western	»	318	318
Est argentin	»	99	99
Great Northern	»	688	688
Western, Buenos-Ayres . . .	»	750	634
Pacific	»	425	425
Audine	»	157	157
Entre Rios	»	184	184
Nord Buenos-Ayres	»	18	—
Ensenada	»	66	66
Great Southern	»	838	838
Santa-Fè Ouest.	»	130	120
Santa-Fè colonie	»	432	506
N.-W. argentin.	»	93	112
Chabut	»	43	43
Chumbicha	»	40	40
Cordoba Central	»	130	130
N.-E. argentin	»	—	170
Totale	miglia	5,027	5,710

Alla fine dell'anno 1890 erano *in corso di costruzione* 1,364 miglia di ferrovie; la *lunghezza complessiva delle ferrovie in esercizio e in costruzione* era perciò di 7,074 miglia.

Il *capitale impiegato* era valutato a 234,000,000 di dollari.

I *prodotti* ammontarono nel 1889 a 17,957,388 dollari; nel 1890 a 16,935,420. La diminuzione dei prodotti deve attribuirsi alla crisi finanziaria che ha cagionato una sensibile riduzione nel traffico.

Per notizie circa l'*incremento e le spese per le ferrovie* dal 1857 al 1890 inclusivamente, vedi n. 33 del 1891, pagina 529.

Tramvie elettriche negli Stati Uniti del Nord d'America. — *Sviluppo nell'ultimo triennio e stato attuale.* — Dalle statistiche delle differenti Società di tramvie degli Stati Uniti e del Canadà al 15 settembre 1891, riassumiamo le seguenti cifre principali:

Lunghezza totale delle tramvie . . .	chilometri	17,650
Lunghezza delle linee esercitate a trazione animale	»	8,710
Lunghezza delle linee elettriche . . .	»	4,815
Lunghezza delle linee esercitate con motori a vapore	»	3,070
Lunghezza esercitata a trazione funicolare	»	1,055
Numero totale delle vetture in servizio . .	N.	36,517
Numero delle vetture per trazione animale .	»	25,424
Numero delle vetture per trazione elettrica .	»	6,732
Numero delle vetture per trazione funicolare	»	3,317
Numero delle vetture per trazione a motore a vapore	»	1,044
Numero dei cavalli impiegati	»	88,114
Numero dei muli impiegati	»	12,002
Numero dei motori a vapore impiegati. . .	»	200
Numero delle Società di tramvie.	»	1,003
Numero delle Società con trazione animale .	»	537
Numero delle Società con trazione elettrica .	»	412
Numero delle Società in trazione funicolare .	»	54
Numero delle Compagnie per nuove concessioni, circa	»	75

È da notarsi come dal 1890 il numero dei cavalli impiegati nella trazione delle tramvie è ribàssato da 116,795 a 88,114 ossia di 20,681 in un solo anno; è del pari da notarsi che, mentre tre anni addietro contavansi negli Stati Uniti soltanto 13 tramvie elettriche, nell'ultimo Congresso annuale dell'Associazione delle Tramvie americane fu constatato come esse oltrepassavano già il numero di 400 ed avrebbero toccato a 500 per la fine dello scorso anno 1891.

Del resto per più ampie informazioni sullo sviluppo delle tramvie elettriche in America nell'ultimo triennio e per richiamo a precedenti notizie in proposito, vedasi l'articolo « *Tre anni di sviluppo delle tramvie elettriche in America* » nei nostri numeri 42 e 46 del 1891.

Aggiungiamo poi che, secondo le statistiche ufficiali dell'ottobre 1891, le linee tramviarie erano così distribuite nelle principali città: Filadelfia, chilometri 820; Chicago, 723; New-York, 465; Brooklyn, 460; Boston, 450; St-Louis, 440; Baltimora, 332; San Francisco, 330; Cleveland, 310; Cincinnati, 290; Pittsburg, 270; Kanzas City, 228; Nuova Orleans, 225; ecc.

Nel dicembre 1889 eranvi 476 città dotate di tramvie; ora è difficile trovare in America una città di 5000 abitanti che non abbia una o parecchie tramvie.

Ed a proposito dello sviluppo delle tramvie nelle città d'America, rinviamo, per richiamo a precedenti notizie, i nostri lettori al n. 18 del 1891, pag. 285.

— *Locomotiva elettrica di 100 cavalli.* — La Società elettrica americana Thomson-Houston ha fatto testè costrurre una locomotiva elettrica per il *servizio delle merci.*

Questa locomotiva pesa circa 19 tonnellate ed esercita una forza di 100 cavalli-vapore con una velocità di circa 8 chilometri all'ora. La corrente impiegata è un potenziale di 500 volts; il motore pesa 2700 chilogrammi.

Notizie Diverse

Stabilimento Tardy e Benech di Savona. — *Dichiarazione di fallimento.* — Nel n. 2, pag. 26, pubblicammo sommariamente il contratto di acquisto dello stabilimento Tardy e Benech da parte della Società Alti Forni ed Acciaierie di Terni; contratto, che poi non ebbe seguito.

Riportiamo ora dal *Corriere Mercantile* di Genova, del 2 corrente: — Ieri alle 4 pom. a Savona venne dichiarato il fallimento della Società Tardy e Benech.

Il ragioniere Emilio Marina venne nominato curatore del fallimento.

La prima adunanza dei creditori avrà luogo il 19 corrente, e le dichiarazioni dei crediti dovranno essere presentate fino a tutto il 3 marzo p. v.

La chiusura del processo verbale e la verificazione dei crediti avrà luogo il susseguente giorno 20 marzo.

Tutti gli impiegati e gli operai vennero pagati stasera ed il Sotto-Prefetto si prese l'incarico di far rimpatriare i disoccupati.

Il canale fra il Danubio e l'Oder. — *Ripresa dello studio.* — Si ripiglia ora lo studio di un gran canale fra il Danubio e l'Oder, di cui dicemmo altra volta. Lo scopo principale di questa importante intrapresa è di creare una via di trasporto economico fra Vienna ed Oderburg, dove essa si rannoderebbe alla rete dei canali tedeschi. Il canale partirebbe da Vienna e raggiungerebbe Oderburg attraverso alla Bassa Austria, passando in mezzo a ricchi distretti carboniferi della Moravia e della Slesia, ciò che permetterebbe a Vienna di diventare un centro manifatturiero come Berlino. Inoltre questa via principale sarebbe completata da canali secondari che raggiungerebbero da una parte l'Elba per la Boemia, dall'altra parte la Vistola per la Galizia.

Le vetture a Parigi. — A proposito di uno sciopero di cocchieri a Parigi, la *France* dice che attualmente si contano in quella città 7400 vetture da nolo.

A questa cifra bisogna aggiungere 610 *omnibus*, 271 *tramways-omnibus*, 170 *tramways-nord*, 104 *tramways sud* e 2704 vetture di corsa, ecc.

Insomma la popolazione parigina dispone di 14,579 vetture pubbliche, di cui diverse possono contenere 50 viaggiatori.

Questa cifra è sensibilmente superiore a quella delle vetture pubbliche di Londra.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 18,700 per completare la massicciata lungo la ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno;

L. 5088 per stabilire un allacciamento fra il binario della linea Roma-Firenze ed il binario di raccordo dall'Aretina colla Pistoiese, all'ingresso della stazione di Firenze (Porta La Croce).

Rete Mediterranea. — L. 22.500 pel consolidamento della trincea in roccia stratificata senza coesione nel tratto fra i viadotti della Sassina e della Pendola fra le progressive 44.444 e 44.564 della linea Gozzano-Domodossola;

L. 14.400 per lo sgombro di materie agglomerate da sorgente di limo in galleria di Ivrea (linea Ivrea-Aosta), e per l'esecuzione di opere atte ad eliminare le cause della sorgente stessa e facilitare il convogliamento fuori galleria delle materie eventualmente provenienti dalla sorgente medesima;

L. 5800 per l'approvvigionamento della ghiaia vagliata occorrente per il ricarico della massicciata sulla ferrovia da Lucca a Viareggio;

L. 1180 per i lavori di modificazione da eseguirsi alla conduttura di smaltimento del vapore e dell'acqua di condensazione delle motrici della torneria nelle nuove officine di Torino.

Rete Sicula. — L. 8740 per provvedere alla esecuzione dei lavori di riparazione alla copertura metallica della rimessa locomotive in stazione di Catania, nella ferrovia da Messina a Siracusa.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 94,000 per costruzione pennelli ortogonali a difesa della linea Savona-Bra dalle corrosioni del Tanaro, al km. 59.500, presso la nuova stazione di Bastia.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. – Per costruzione di fabbricato ad uso magazzino doganale in stazione di Luino. Importo L. 9000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 12 febbraio 1892, ore 10 ant.;

Pei lavori di completamento della massicciata sul tronco Vallo-Pisciotta. Importo L. 14,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 15 febbraio 1892, ore 10 ant.

Rete Adriatica. — (Prossimamente). — Fornitura, riservata a Ditte nazionali, di 100 carri-serbatoio pel trasporto di vini ed uva pigiata. Importo complessivo L. 812,300, in cinque lotti.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. – Fornitura di mc. 1920 di ghiaia, occorrente pel completamento della massicciata fra i chilom. 11.072 e 13.624 della ferrovia Adria-Chioggia, alla ditta Giorgio Cini.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 5 corrente*). — Fratelli Feltrinelli di Milano per fornitura di m.³ 836 di legname abete in tavole;

Ditta suddetta per fornitura di m.³ 340 circa di legname *pitch-pine* in pezzi segati a 4 fili paralleli;

Dufour e Bruzzo di Genova per fornitura kg. 330,000 di olio d'oliva;

Antonino Sorrentino di Castellamare per fornitura di kg. 90,000 di olio d'oliva;

G. B. Maglione di G. di Taranto per fornitura di kg. 90,000 di olio d'oliva;

Tensi, Martel e Brenta di Torino per fornitnra di m. l. 68,000 di bordure di lana, seta e cotone per carrozze;

Fratelli Confalonieri di Milano per fornitura dei serramenti in legname ed accessori per i pavimenti pel nuovo palazzo sociale in Milano;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano per costruzione tettoia e pensiline per la stazione di Saluzzo, nonchè cavalcavia in ferro per la strada comunale di Lagnasco e del canale in ferro alla progr. 32.239.30 della Cuneo-Saluzzo;

Pietro Capponcini di Montevarchi per fornitura in opera dei serramenti pei fabbricati del tronco Avellino-Paternopoli.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Orbetello (10 febbraio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio destinato a scuole comunali in Orbetello. Importo ridotto L. 116,238.61 (V. n. 4).

Prefettura di Messina (11 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in ferro della luce di m. 20 sul torrente Sillemi e dei relativi accessi lungo la strada provinciale Messina-Catania. Importo ridotto L. 46,329 (V. n. 4).

Municipio di Sortino — Siracusa — (16 febbraio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del basolato nella via Libertà. Importo L. 67,210. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Pesaro e Urbino (16 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la riduzione a sistema cubicolare del Riformatorio costrutto nell'ex-convento delle Bastarde in Urbino. Importo ridotto L. 75,217.88 (V. n. 50).

Deputazione Provinciale di Potenza (19 febbraio, ore 12 merid., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della traversa interna di Maratea, facente parte della strada provinciale Tirrena (m. 249.70). Importo ridotto L. 31,691.14 (V. n. 38, 51, 3).

Municipio di Jatrinoli — Reggio Calabria — (22 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 60,000. Cauz. provv. L. 3000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cagliari (22 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di escavazione dei porti della Sardegna per la durata di circa nove anni, e più precisamente dalla data della consegna al 30 giugno 1900. Importo L. 4,750,000. Cauz. provv. L. 220,000. Cauz. def. il decimo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Laboratorio di Precisione — Torino — (17 febbraio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 44,000 in **piombo** in lamiera e kg. 11,000 di tubi di piombo a L. 0.50 il kg. Cauzione L. 2750. Consegna a giorni 60.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (2 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1550 di **dadi a vite** a L. 0.90 il kg. Cauzione L. 140. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera di 4 ponti metallici sul tronco Rosocolma-Gallo per la Società dei Tramways Siciliani.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

22 febbraio. — **Tramvia a cavalli di Udine.** — Assemblea generale per le ore 10 ant. nella Camera di Commercio di Udine.

24 febbraio. — **Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nel Palazzo Civico in Lugano.

25 febbraio. — **Ferrovia del Monte Generoso.** — Assemblea generale ordinaria in Lugano per le ore 10 ant.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Gennaio 30	Febbraio 6
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 643.50	650
» » Mediterranee	» 491	495
» » Sicule.	» 570	567
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
Azioni Ferrovie Palermo-Marsala-Trapani . .	» 330	330
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 536.50	540.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 284	284
» » Novara-Seregno . . .	» 68	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
» » » 2ª emiss.	» 298.50	300
» » Centrale Toscana. . .	» 495	495
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 427 50	430
» » Meridionali.	» 308.50	309.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 300	302
» » » serie *B*. . . .	» 297	298
» » » 1879	» 290	295
» » Pontebba	» 446	450
» » Nord-Milano	» 256	256
» » Meridionali Austriache.	» 321	322
» » Gottardo 4 %. . . .	» 101.50	101.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 2ª Decade — dall'11 al 20 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	640.262 36	30.204 60	237.542 28	1.086.481 86	11.206 01	2.005.697 11	4.204 00
1891	716.396 84	31.122 78	249.041 09	1.060.433 76	11.124 57	2.068.119 04	4.204 00
Differenze nel 1892	— 76.134 48	— 918 18	— 11.498 81	+ 26.048 10	+ 81 44	— 62.421 93	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.346.779 06	59.479 15	473.840 50	2.122.320 65	22.303 29	4.024.722 65	4.204 00
1891	1.479.884 39	61.012 45	499.557 44	2.141.953 94	21.940 75	4.024.348 97	4.204 00
Differenze nel 1892	— 133.105 33	+ 1.533 30	— 25.716 94	— 19.633 29	+ 362 54	— 179.626 32	—
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	47.316 64	814 40	14.292 72	80.605 24	1.292 86	144.321 86	1.018 00
1891	46 250 40	798 30	13.978 15	79.111 50	1.269 15	141.407 50	995 00
Differenze nel 1892	+ 1.066 24	+ 16 10	+ 314 57	+ 1.493 74	+ 53 71	+ 2 914 36	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	93.241 94	1.584 85	28.585 50	161.536 39	2.505 34	287.454 02	1.018 00
1891	92.560 80	1.596 60	27.956 30	158.223 00	2.538 30	282.815 00	995 00
Differenze nel 1892	+ 741 14	— 11 75	+ 629 20	+ 3.313 39	— 32 96	+ 4.639 02	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	411 72	424 99	— 13 27
riassuntivo.	829 42	863 08	— 33 66

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

20ª Decade — Dall'11 al 20 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	84.336 00	2.025 00	11 502 00	114.060 00	1.501 00	213.422 00	609 00	350 45
1891	71.577 34	1.532 52	7.720 90	98.425 68	3.120 96	182.376 80	609 00	299 47
Differenza nel 1892	+ 12.758 66	+ 490 48	+ 3.781 10	+ 15.634 92	— 1.619 96	+ 31.045 20	»	+ 50 98
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 GENNAIO 1892					
1891-92	2.046.354 00	42.743 00	240.706 00	2.337.746 00	20.501 00	4.688.050 00	609 00	7 697 05
1890-91	1.826.530 09	35.502 65	217 935 59	2.322.882 74	17.773 42	4.420 624 49	609 00	7.258 83
Differenze nel 1892	+ 219.823 91	+ 7.240 35	+ 22.770 41	+ 14.863 26	+ 2.727 58	+ 267.425 51	»	+ 439 12
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	19.311 00	177 00	2,192 00	11.154 00	294 00	33.128 00	237	139 78
1891	12.493 31	81 48	813 44	5.219 10	91 44	18 698 77	126	148 40
Differenza nel 1892	+ 6.817 69	+ 95 52	+ 1.378 56	+ 5.934 90	+ 202 56	+ 14.429 23	+ 111	— 8 62
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 GENNAIO 1892.					
1891-92	349 861 00	3.044 00	22.864 00	118.134 00	2.934 00	496.837 00	237	2.096 36
1890-91	274 670 79	2.197 28	18.377 60	102.216 33	625 98	398.087 98	126	3.159 43
Differenze nel 1892	+ 75.190 21	+ 846 72	+ 4.486 40	+ 15.917 67	+ 2.308 02	+ 98.749 02	+ 111	— 63 07

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

LUIGI CAPRILE
successore
DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure
MACCHINE GAZOSE
Cilindri carta per Calandre
TORCHI PER UVA
TORCHIETTI COPIALETTERE
TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in 8°, di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officiels des chemins de fer, paraissant depuis trente-neuf ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissaint toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
L'Express-Rapide (Indicateur des treins de vitesse) *imprimé en gros caractères*. . . » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix special de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs (sans les plans coloriés) . . . . » 40
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris avec dix plans coloriés. 1 »

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
				(*)					
Londres Ch.-Gross	Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . .	—	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres.	—	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). .	Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .		*Déjeun.*							
(ora francese) .	Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . .	Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
	Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens	Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
	Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain .	Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
			Pranzo	*Pranzo*					
	Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
				1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève	—	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian	—	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains	—	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry	—	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane	—	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino	—	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
								1. 2. cl.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . .	—	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa	—	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli.	—	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona	—	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi	—	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze	—	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli.	Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma	—	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna	—	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
				(B)				
Brindisi.	Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . .	—	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova	—	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian	—	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève	—	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
		1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
					Déjeun.		*Pranzo*	
					1. 2. cl.			
	Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
		Déjeuner						
	Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
	Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) .	Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.)	Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 83.50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 55; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10,50; Roma-Genova, fr. 15; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 13 Febbraio 1892. NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL DISEGNO DI LEGGE
"TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA E FERROVIE ECONOMICHE,,
alla Camera dei Deputati

Di questo disegno di legge (n. 70) — presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Finali, alla Camera dei Deputati nella seduta del 23 gennaio 1891 — pubblicammo: il *testo del Ministro* coll'*annessa relazione* nel n. 6 del 1891; il *testo della Commissione* (n. 70-A) nel n. 23 del 1891.

Ricordiamo inoltre che: nel n. 14 dello stesso anno pubblicammo una *Petizione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale alla Camera dei Deputati;* nel successivo n. 15 un *Memoriale dell'Associazione Tramviaria Italiana alla Camera dei Deputati;* nel n. 49 dello stesso anno 1891 una *Seconda petizione dell'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale alla Camera.*

Circa l'*andamento parlamentare* dello stesso disegno di legge — dalla presentazione alla Camera, il 23 gennaio 1891, alla discussione, il 6 febbraio 1892 — rimandiamo i nostri lettori alla corrispondente NOTA (1) con riferimento alla nostra « Cronaca parlamentare ».

***

La *discussione del disegno di legge alla Camera dei Deputati* incominciò nella seduta del 6 corrente e prosegue tuttora, essendo pervenuta nella seduta di ieri, 12, all'art. 39.

Seguirla nel suo sviluppo non è concesso ad un periodico settimanale. Noi perciò dobbiamo stare contenti:

1. a riassumerla, specialmente nella discussione generale, in cui esplicansi i concetti direttivi dei singoli oratori, e nella discussione del contrastato articolo 1 al cui supremo concetto informasi la legge sulle tramvie a trazione meccanica;

2. ad enunciare gli articoli quali riescono approvati.

***

Discussione generale.

SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO. — Il *Ministro dei Lavori Pubblici*, onorevole Branca, accetta che la discussione si faccia sul disegno di legge della Commissione, riservandosi però di proporre emendamenti.

Dopo il Ministro presero la parola i seguenti onorevoli:

Chiaradia: Crede difettoso il progetto ministeriale, punto corretto dalla Commissione, sì che la materia non gli pare abbastanza studiata. Non ammette che possa farsi una distinzione tecnica tra le tramvie e le ferrovie economiche; combatte la fattane divisione amministrativa, secondo cui la concessione delle tramvie spetta ai Comuni ed alle Provincie e la concessione delle ferrovie economiche allo Stato. Le une e le altre dovrebbono formare una sola categoria di opere pubbliche divisa in parecchie classi; la disciplina dovrebbe essere unica per la categoria, variando soltanto il sussidio chilometrico e la durata della concessione secondo le classi, e sussidio e durata della concessione dovrebbero essere proporzionate alla frazione di strada pubblica occupata, aumentandoli sempre più quanto minore è questa frazione.

Casana: L'attuale disegno di legge segna un grandissimo progresso sulle idee di quindici anni addietro nelle sfere governative, idee inspirate al principio di una eccessiva ingerenza governativa. Dichiarasi perciò favorevole al disegno di legge che non è inspirato ad una soverchia tutela dello Stato, ma al giusto controllo che il Governo deve esercitare sulla pubblica viabilità. Se possa trovarsi facilmente il criterio tecnico per distinguere le tramvie dalle ferrovie economiche, è piuttosto difficile distinguere le ferrovie economiche dalle ferrovie comuni.

Artom: Non conviene autorizzare le tramvie colà dove v'ha già una ferrovia e non è grande il movimento commerciale; altrimenti le une e le altre vivranno una vita stentata. Osserva che fino ad ora si sono costruite ferrovie che spesso non pagano neppure le spese d'esercizio; è meglio frenare che spingere la tendenza di molte popolazioni a costruire nuove linee. Dichiara che una distinzione tecnica tra tramvie e ferrovie economiche non esiste.

Arnaboldi: La Commissione ha allargato più di quanto conveniva la procedura per la costruzione di nuove ferrovie economiche; queste hanno carattere che si avvicina di molto a quello delle ferrovie ordinarie, e perciò si fanno concorrenza le une alle altre.

Cavalletto: Dimostrasi favorevole alla libertà, che è il sistema migliore per agevolare lo svolgimento economico del paese; è contrario

---

(1) Nella « *Cronaca parlamentare* » *del 1891:*

N. 4: Presentazione del disegno di legge il 23 gennaio 1891, con richiamo all'andamento parlamentare del precedente disegno di legge. — N. 6: Nomina della Commissione della Camera per l'esame del disegno stesso. — N. 10: Completamento e costituzione della Commissione. — N. 12: Nomina del relatore della Commissione, on. Lugli, Presidente della medesima. — N. 21: Presentazione della relazione della Commissione alla Camera il maggio 1891. — N. 27: Disegno di legge allo stato di relazione (all'ordine del giorno) il 28 giugno, quando la Camera aggiornò le sue sedute. — N. 48: Disegno di legge all'ordine del giorno il 25 novembre, quando la Camera riprese i suoi lavori.

Nella « *Cronaca parlamentare del 1892:*

N. 3: Disegno di legge all'ordine del giorno il 14 gennaio 1892, quando la Camera riprese i suoi lavori dopo le vacanze natalizie e di Capo d'anno. — N. 5: Alcune modificazioni proposte dalla Commissione ed accettate dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca. — N. 7: Accordo tra Ministro e Commissione circa alcune altre modificazioni.

perciò ad una soverchia ingerenza dello Stato. Avendovi già molte tramvie e ferrovie economiche, occorreva un disegno di legge che le disciplinasse, ma non già che ne impedisse lo svolgimento.

Il *Relatore della Commissione* — on. Gianolio, in sostituzione dell'on. Lugli, ammalato — dichiarasi favorevole in genere ai concetti di libertà, purchè questa sia regolata dalla legge. Distingue le tramvie dalle ferrovie economiche col seguente criterio: le prime sono costrutte sulle strade provinciali e demaniali, le seconde in sede propria. Ammette che l'ingerenza dello Stato deve limitarsi ad assicurare l'incolumità dei viaggiatori e la polizia stradale. non estendersi a garantire il tornaconto economico di un'impresa di tramvie o di ferrovie economiche; se falliscono queste imprese, rimane pur sempre al paese un nuovo mezzo di comunicazione.

La discussione fu poscia rinviata.

***

Seduta del 10 febbraio. — *Marchiori*: Dissente dalla Commissione, la quale vorrebbe che la legge si astenesse dal disciplinare la materia: a meno che il tramvai non si riducesse alla sua vera natura, mentre oggi si confonde colle ferrovie. Bisogna anzitutto precisare il concetto del tramvai, per non dare ai Comuni ed alle Provincie eccessive facoltà, e non creare nuovi mezzi di comunicazione; che sono inutili e dannosi, quando non sono proporzionati al bisogno. Ricorda che sulle ferrovie ordinarie l'aumento del traffico non risponde allo svolgimento dato alle costruzioni; e quindi, nell'interesse dello Stato e dei contribuenti, non può consentire che si creino nuove ferrovie concorrenti. Ciò senza contare il rispetto che si deve al contratto con le Società esercenti. Crede anche necessario andare a rilento nell'offendere il diritto di proprietà con dichiarare opere di pubblica utilità. Conclude raccomandando di estendere il controllo dello Stato.

Il *Ministro dei Lavori Pubblici*: Dice che questo progetto di legge è la conseguenza della Commissione d'inchiesta nominata dall'on. Genala. Coloro che temono un soverchio espandersi delle tranvie debbono ricordare che molte migliaia di chilometri di tranvie e ferrovie economiche si sono costruite; e perciò crede indispensabile di sistemare con una legge questa materia. Dichiara che accetterà alcune delle facilitazioni proposte dalla Commissione; ma non saprebbe rinunciare al concetto fondamentale che le concessioni debbano essere fatte dal Governo in conformità dell'attuale diritto pubblico in materia.

Il *Relatore della Commissione*: Osserva a Marchiori essere impossibile che si creino delle tranvie per far concorrenza alle ferrovie ordinarie; nè crede che ce ne siano oggi in Italia. Tale fatto si potrà verificare solamente per una grande esuberanza di traffico. Crede che il progetto della Commissione abbia definito esattamente il carattere delle tranvie; e difende il concetto di lasciare la maggior libertà possibile all'attività privata, sostenendo che il Governo sulle strade non nazionali ha solo il diritto di polizia stradale, e qualunque altra ingerenza sarebbe abusiva. Preferirebbe di vedere respinta la legge piuttosto che votata in modo da restringere la libertà dei Comuni e delle Provincie.

Marchiori: Replica che è favorevole al criterio della libertà, ma purchè abbia dei legittimi limiti; nè si può fare una questione astratta quando si tratta di risolvere un problema essenzialmente tecnico e complesso. Insiste nelle precedenti dichiarazioni, notando che le tranvie sono sorte per far concorrenza alle ferrovie e che nessun paese concede la libertà proposta dalla Commissione. Non è meraviglia che i tramvai facciano una grande concorrenza alle ferrovie: costano molto meno, non pagano imposte, e, se non hanno il sussidio governativo, hanno quello dei Comuni e delle Provincie. Perciò non può accettare nè il disegno di legge della Commissione, nè quello del Ministro.

Casana: Torna a rilevare che la presente legge risponde ad una vera necessità di fronte al grande sviluppo preso dai tramvai. Non si preoccupa della concorrenza che le tramvie possono fare alle grandi ferrovie.

In questa seduta del 10 corrente durante la discussione generale sorse tra gli onorevoli *Marchiori*, *Branca* (Ministro dei Lavori Pubblici) e *F. Martini* un po' di discussione circa l'uso dei vocaboli « tranvai » o « tramvia »; preferendosi dal Ministro il secondo, dagli altri il primo. La questione filologica rimase intanto insoluta.

***

Discussione degli articoli.

Titolo I. — *Tramvie a trazione meccanica.*

Seduta del 10 febbraio. — *Sella*: Svolge il seguente emendamento all'art. 1°: « L'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica, in quanto riguarda la sicurezza pubblica, è riservata al Governo che provvede con Decreto Reale sulla proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, precedentemente all'inizio dei lavori ».

Marchiori: Nota che la costruzione delle tranvie essendo tanto più economica e l'esercizio non essendo soggetto ad imposta, tutto si riduce alla concorrenza alle ferrovie ordinarie. Propone un emendamento, perchè la concessione sia sempre omologata dal Governo, a meno che l'esercizio non sia urbano o suburbano.

Prinetti: Riconoscendo i servizi resi al commercio ed alle industrie del paese dai trams e dalle ferrovie economiche e siccome crede che con la legge presente si vincolerebbe lo sviluppo degli uni e delle altre, così non è favorevole alla medesima. Crede che a proposito del 1° articolo, che riassume tutta quanta la legge, la Camera debba pronunciarsi in un senso o nell'altro.

Artom: Combatte l'articolo della Commissione, proponendo che si ritorni all'articolo governativo, con l'aggiunta che l'autorizzazione non si conceda quando le tranvie possano far concorrenza alle ferrovie il cui reddito lordo sia inferiore alle 20,000 lire per chilometro.

Engel: Favorevole decisamente al regime della libertà, osserva come i trams e le ferrovie compiono servizi diversi; in modo da non render possibile una vera e propria concorrenza.

Rimandasi il seguito della discussione.

***

Seduta dell'11 febbraio. — Il *Ministro dei Lavori Pubblici*: Mantiene l'art. 1 del progetto ministeriale, ammettendovi soltanto una modificazione secondo la quale la concessione da anni quaranta è portata a sessanta.

Nocito: Propone un emendamento di forma al secondo capoverso.

Il *Relatore*: Accetta l'art. 1 ministeriale, modificato a 60 anni, e l'emendamento di Nocito.

Sella ritira il suo emendamento. — *Artom* mantiene il suo. — *Marchiori* vi si associa.

La *Camera* respinge la proposta Artom-Marchiori; ed approva l'articolo 1 ministeriale modificato dal Ministro e da Nocito.

L'art. 1 resta, perciò, così formulato:

« La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni sessanta.

« All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con Decreto Reale sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici prima dell'inizio dei lavori ».

L'art. 2, su proposta dell'on. *L. Cucchi*, è così modificato:

« Le tramvie non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e Corpi morali o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata ».

L'art. 3 è approvato con alcuni emendamenti, accettati dal Ministro: dell'on. *Cucchi* per stabilire che il binario sia collocato in modo da creare il minore ostacolo possibile; dell'onorevole *Marchiori* perchè i tramways possano deviare anche dalla sede stradale, senza avere però una propria sede separata; e della *Commissione* riguardo alle distanze.

L'art. 4 è approvato integralmente come fu proposto dalla Commissione cioè identico all'art. 5 ministeriale.

L'art. 5 è approvato, con un emendamento dell'on. *Casana*, nella seguente formula:

« L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degl'impianti di locomozione telodinamica ed elettrica è riservata al Governo e dovrà ottenersi insieme alla autorizzazione dell'esercizio, ovvero prima di applicarli se trattasi d'innovazioni durante l'esercizio stesso ».

All'art. 6 della Commissione, su proposta dell'on. *Artom*, è sostituito il corrispondente art. 7 ministeriale aggiungendovi soltanto l'autorizzazione di collegare le stazioni con un filo telefonico.

L'art. 7 è approvato quale fu concordato tra il *Ministro* e il *Relatore*, il quale accettò un emendamento del primo giusta cui si possa sentire il Genio Civile.

L'art. 8 è approvato integralmente dopo lunga discussione.

L'art. 9 è approvato con l'aggiunta di un capoverso, proposta dall'on. *Imbriani* ed accettata dal *Relatore*, secondo il quale: In quanto ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, 24 ore prima all'autorità prefettizia, il cui silenzio equivarrà ad approvazione; con estensione di questo concetto anche all'approvazione degli orari se il prefetto non dia risposta entro 15 giorni.

Gli articoli 10 ed 11 sono approvati.

L'art. 12 è approvato giusta una nuova dizione proposta dal *Relatore*.

L'art. 13 è approvato con l'aggiunta che si stabilisca un provvedimento speciale per il contributo delle tramvie esistenti.

Dopo ciò, il seguito della discussione è rinviato.

***

Seduta dell'11 febbraio. — L'art. 14 è approvato come era stato concordato tra il *Ministro* e la *Commissione* circa la tassa di bollo sui biglietti.

Titolo II. — *Ferrovie economiche.*

Gli articoli 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21 sono approvati senza discussione.

L'art. 22 è approvato con un emendamento dell'on. *Casana*.
Gli articoli 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34 e 35 sono approvati senza discussione.
L'art. 36 è approvato con un emendamento dell'on. *L. Cucchi*, accettato dal *Ministro* e dal *Relatore*, per applicare norme di sicurezza speciali col procedimento prescritto alle tramvie a trazione meccanica.
L'art. 37 è approvato.
Un art. 37 *bis* — su proposta dell'on. *Palberti*, modificato dal *Ministro* — è aggiunto per applicare anche alle ferrovie economiche la norma che gli orari intendonsi approvati dal Prefetto, se questi entro 15 giorni non ha risposto, eccetto se il contrario è previsto nel Capitolato; e ciò per la necessaria coordinazione delle coincidenze colle grandi reti ferroviarie.
Gli articoli 38 e 39 sono approvati.

Il seguito della discussione è rinviato.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1890-91

(*Continuazione — Vedi N. 6*)

§ 2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

Nel corso dell'esercizio 1890-91 i corrispettivi a rimborso di spesa ascesero alla somma di L. 260,581.57, ripartita nel modo seguente:

DENOMINAZIONE dei trasporti	Introiti rimborso di spesa nel		Differenza	
	1890-91	1889 90	in più	in meno
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato	128 —	981.20	—	853.20
Corrispondenza e pacchi post.	82,491.78	80,787.33	1,704.45	—
Trasporti per l'esecuzione dei lavori a cottimo (allegato *B*).	93,800.02	93,952.11	—	152.09
Nuove costruz. Scordia-Caltagirone	11,765.64	2,265.09	9,500.55	—
Nuove costruz. Noto-Licata . . .	23,715.30	22,271.83	1,443.47	—
Nuove costruz. Siracusa al Molo .	—	1.06	—	1.06
Nuove costruz. Messina-Oliveri. .	154 —	—	154 —	—
Diversi	48,526.83	29,180.72	19,346.11	—
Totale	260,581.57	229,439.34	32,148.58	1,006.35
Aumento sull'esercizio precedente				31,142.23

Confrontando i corrispettivi suddetti con quelli dell'anno passato, come dal prospetto n. 14, ci risulta in complesso un aumento di L. 31,142.23, il quale in massima parte è dovuto ai trasporti di approvvigionamenti e scorte ed a quelli fatti per conto delle nuove costruzioni delle linee Scordia-Caltagirone e Noto-Licata, i cui lavori si vanno maggiormente sviluppando, non che ai trasporti delle corrispondenze e dei pacchi postali, il cui prodotto dovrebbe andare di pari passo con la maggiore estensione della nostra rete.

§ 3. — Tariffe.

A fine di agevolare e promuovere sempre più l'incremento del traffico, anche nel corso dell'anno finanziario 1890-91, ogni nostro studio è stato rivolto al miglioramento delle tariffe per renderle maggiormente adatte alle esigenze del commercio che mano mano si sono andate esperimentando.

Provvedendo anzitutto ad un bisogno da qualche tempo sentito, sia dalle Amministrazioni ferroviarie che dal pubblico, si è proceduto alla ristampa del volume delle tariffe e condizioni pei trasporti, riordinando le tariffe speciali interne della piccola velocità con lo stesso criterio di quelle comuni con le ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Riuscendo lungo enumerare qui tutte le modificazioni e le aggiunte apportate alle tariffe durante questo esercizio, ci accingiamo a far cenno soltanto delle principali innovazioni introdotte per ciascuna categoria di traffico.

In ordine al trasporto dei viaggiatori, mentre sono state estese dove se ne sentiva il bisogno, sia per nostra iniziativa, sia in seguito ad analoghe domande pervenuteci dai Municipi, le corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, si è provveduto altresì al riordinamento del servizio di corrispondenza tra le stazioni siciliane e quelle più importanti del continente italiano, procedendo alle correzioni dei prezzi, istituendo nuovi biglietti di sola andata e di andata e ritorno e pubblicando un apposito prontuario per norma delle stazioni e del pubblico.

In occasione poi della presente Esposizione nazionale, che ha luogo a Palermo, si è provveduto, d'accordo anche con le Società continentali, alla istituzione di speciali biglietti di andata e ritorno ed alle riduzioni da accordarsi agli accorrenti, e ci auguriamo che il concorso degli Italiani e degli stranieri corrisponderà agli sforzi fatti, perchè la Mostra riesca degna della città in cui sorge e della nazione che da tutte le Provincie vi ha raccolto i migliori prodotti dell'arte e delle industrie.

Anche delle concessioni speciali ci siamo occupati lungamente nel corso dell'esercizio 1890-91, trattando più particolarmente dei viaggi delle guardie di finanza e di pubblica sicurezza, degli impiegati dell'Ordine Mauriziano, di quelli degli economati residenti a Roma e degli insegnanti delle regie scuole, residenti all'estero.

Circa il trasporto delle mercanzie, pur tralasciando di enumerare le molte aggiunte e modificazioni apportate alla nomenclatura e classificazione delle merci, non ometteremo di far presente che per agevolare l'industria siciliana si sono proposte all'approvazione ministeriale due tariffe locali, l'una pel trasporto di mobili e sedie in legno curvato di Acireale, dov'è sorto il primo stabilimento di tal genere, e l'altra pel trasporto della carta grossolana da involgere (uso agrumi) da Alì o da Nizza, dove convergono i prodotti della nuova cartiera San Giorgio, prendendo anche in esame varie domande per riduzione di tariffa, avanzate da Ditte ed imprese commerciali dei diversi punti dell'isola.

Anche del servizio cumulativo internazionale ci siamo non poco occupati d'accordo con le altre ferrovie; oltre ai vari supplementi introdotti nelle tariffe dirette italo-germaniche, italo-svizzere ed italo-austro-ungariche, abbiamo pubblicato le nuove tariffe dirette italo-francesi e quella delle poste austro-ungariche, restando in corso di stampa soltanto la tariffa delle poste federali svizzere.

§ 4. — Spese.

Durante l'esercizio di cui vi diamo conto, le spese ordinarie e straordinarie, comprese quelle delle ferrovie complementari, ammontarono a . . . . L. 6,858,495.04
e per chilometro a . , ... » 9,230.81
mentre quelle dell'esercizio antecedente ascesero a . . . . » 6,442,723.98
e per chilometro a . . . . » 9,010.80

Prendendo per base il convoglio-chilometro, noi troviamo che esso nell'esercizio 1890-91 è costato L. 2.80, mentre nell'esercizio 1889-90 è costato L. 2.68.

In complesso noi dunque abbiamo avuto in quest'ultimo esercizio:

Una maggiore spesa totale di. . . . L. 415,771.06
Una maggiore spesa per chilometro di linea in » 220.01
Una maggiore spesa per ogni convoglio-chilometro . . . . , » 0.12

Onde possiate rilevare quale categoria di spesa produsse l'aumento sopraccennato, vi presentiamo il seguente prospetto:

	Spese di esercizio		Differenza	
	1890-91 chilometri	1889-90 chilometri	in più	in meno
Spese generali della Società.	982,668.49	898,507.38	84,161.11	—
Servizio della manutenzione .	1,209,642.65	1,236,088.99	—	26,446.34
Servizio del mat. e trazione .	2,938,630.14	2,773,288.71	165,341.43	—
Servizio del mov. e traffico .	1,727,553.76	1,534,838.90	192,714.86	—
	6,858,495.04	6,442,723.98	442,217.40	26,446.34
Aumento sull'esercizio precedente L.			415,771.06	

A chiarimento dei risultati sopra esposti, vi esponiamo le seguenti considerazioni:

a) L'aumento delle spese generali (che comprendono anche quelle dei magazzini) si verificò per diverse cause, fra le quali sono da notare la maggior tassa pagata per gli accresciuti utili sociali ed il miglior trattamento fatto al personale dell'Amministrazione in correlazione col nuovo ordinamento;

b) Le spese di manutenzione sono state ridotte ancora in quest'ultimo esercizio per le stesse ragioni esposte l'anno antecedente; però essendo oramai il personale tutto bene utilizzato, il campo delle nuove economie si va oramai restringendo;

c) L'aumento della spesa riguardante il servizio del materiale e trazione avvenne per le stesse cause verificatesi lo scorso anno, e cioè pel maggior prezzo del carbone, pel maggior numero dei convogli-chilometro e per il successivo aumento del materiale rotabile e per un maggior numero di riparazioni radicali che si sono dovute effettuare in previsione dell'apertura di nuove linee.

Prendendo per base il costo delle spese di trazione e di riparazione del materiale riferibile al convoglio-chilometro, noi troviamo (prospetto n. 5) che tale costo nell'esercizio testè decorso fu di L. 1,167,425, mentre nell'esercizio antecedente risultò di L. 1,152,744. La differenza di L. 0,014,681 è dovuta al maggior prezzo del carbone ed alla maggiore spesa di riparazione di macchine e di carri.

Qui però devesi considerare che la spesa per convoglio-chilometro sarebbe stata assai maggiore in questo esercizio se non si fosse ottenuta una sensibile economia nel consumo del combustibile. E difatti, mentre nell'esercizio antecedente per ogni chilometro-convoglio furono impiegati Cg. 13,002,315 di combustibile, noi troviamo che nell'esercizio 1890-91 questo consumo si limitò a chilogrammi 12,506,921. Cosicchè per ogni convoglio-chilometro fu risparmiata una quantità di 0,495,394, ed in totale una economia di tonn. 1,216.

Se poi si tien conto che nell'aumento totale di L. 165,341.43 avute in questo capitolo entra per L. 119,226.31 la maggiore spesa di combustibile e che per L. 109,000 circa dovrebbe entrare la maggiore spesa di riparazione di carri e macchine, si troverà che negli altri conti accennati nel prospetto n. 5 si è ottenuta una considerevole economia.

In sostanza, noi abbiamo che la maggiore spesa è a sufficienza giustificata dal maggior traffico, dal maggior prezzo del carbone e dalle maggiori riparazioni di macchine e carri necessarie per corrispondere ai bisogni del traffico. Se si guarda isolatamente poi, la spesa per materiale a trazione riferita a convoglio-chilometro, si troverà che il lievissimo aumento dell'ultimo esercizio è ampiamente spiegato dal solo maggior prezzo del combustibile;

d) La maggiore spesa di L. 192,714.86 riguardante il servizio del movimento e traffico, è dovuta al maggior numero delle stazioni aperte all'esercizio, nonchè ai premi di percorrenza e manovre in stazione che vanno in ragione diretta del traffico e perciò dei chilometri convoglio,

Guardando ora nell'insieme la spesa per convoglio-chilometro, noi troviamo che l'aumento di 0.12 sull'esercizio antecedente è stato prodotto non solo dalle cause più avanti accennate (maggior prezzo del carbone e maggiori riparazioni del materiale), ma ben pure dalla più elevata composizione dei convogli, la quale da 10.76 aumentò in questo anno a 10.93.

§ 5. — Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

I fondi di previdenza istituiti con l'articolo 16 del contratto, nella contabilità sociale, risultano al 30 giugno 1891 creditori come appresso:

a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore	L.	854,676.94
b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica d'armamento . . .	»	301,268 —
c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso	»	311,085.50
d) Cassa per gli aumenti patrimoniali .	»	1,069,071.54
Complessivamente .	L.	2,536,101.98

Non crediamo inutile di ripetervi le avvertenze già fattevi nelle precedenti relazioni, che cioè i suddetti saldi non corrispondono in tutto con quelli che possonsi ricavare dall'apposita sezione di contabilità speciale, la quale registra e contabilizza solo i documenti già ammessi dall'Ufficio di riscontro governativo, e che per questi fondi le partite controverse o mancanti delle formalità di approvazione sono comprese nel conto *Lavori e provviste in attesa di approvazione.*

Infine crediamo utile aggiungere che quantunque la Cassa degli aumenti patrimoniali quasi nessun contributo riceva pel momento dalla rete principale, comincia ora ad avere qualche provento dalle linee complementari; abbiamo quindi chiesto al Governo l'autorizzazione di emettere delle obbligazioni per conto della Cassa onde eseguire i più urgenti fra i lavori che sono di sua spettanza.

Secondo il contratto col Governo, noi facevamo legittimo assegnamento sopra l'esecuzione di talune opere di miglioramento e di completamento, che avrebbero concorso a mettere in migliori condizioni l'esercizio della rete.

Il Governo, traendo argomento dalla insufficienza dei fondi assegnati nell'allegato *B* e dalle scarse risorse della Cassa per gli aumenti patrimoniali, non solo non ci ha accordato le opere di miglioramento, ma nemmeno molte fra quelle assolutamente necessarie. La massicciata, le stazioni e le officine richiedono quindi importanti lavori che non ci stanchiamo d'invocare nell'interesse della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

III. — Costruzioni.

a) Studi per conto del Governo.

Per tutti gli studi e progetti delle linee complementari della Sicilia, accennate nelle antecedenti relazioni e per le espropriazioni affidateci dal Governo, noi, nei 6 anni di esercizio, erogammo in uno agli interessi e alle spese generali la somma di . . . . L. 1,535,694.30
delle quali al 30 giugno 1891 ci erano state rimborsate dallo Stato . . . . » 1,490,808.71
rimanendo in corso di liquidazione a nostro credito le altre . . . . L. 44,885.59

b) Costruzioni affidate alla Società.

Le tre linee contemplate dalla convenzione 21 giugno 1888, la cui costruzione ci fu affidata mediante annualità chilometrica, raggiungono la lunghezza di chilom. 239.101, come risulta dai rispettivi progetti approvati dal Governo.

Al giorno d'oggi i lavori sono in corso su tutte le linee, eccezione fatta per gli ampliamenti delle stazioni di innesto, per cui si aspetta l'approvazione governativa.

Siccome il Ministero, valendosi della facoltà consentita dalla legge, autorizzava la Società ad anticipare di un anno l'apertura al pubblico esercizio di tutte le linee, i termini per l'apertura all'esercizio risultano come segue:

Noto-Licata. — Tronco Terranova-Licata, 29 marzo 1891; Noto-Sampieri-Modica, 23 dicembre 1891; Comiso-Terranova, 11 marzo 1894; Modica-Comiso, 11 marzo 1895.

Scordia-Caltagirone, 23 dicembre 1892.

Diramazione al porto di Siracusa, 13 agosto 1892.

Vi esporremo ora lo stato di avanzamento dei lavori di costruzione a tutto giugno ultimo scorso. Anche dopo questa data essi hanno continuato a progredire, e se il Governo lo volesse, l'apertura dei tronchi da Modica a Terranova potrebbe essere anticipata di alcuni anni.

Noto-Licata.

Il tronco Terranova-Licata, della lunghezza di m. 35,866.23, fu aperto al pubblico esercizio il 29 marzo 1891. Esso comprende le stazioni di Butera, Falconara e Terranova, numero 146 opere d'arte secondarie, n. 4 opere d'arte principali, consistenti in ponti a travata metallica con luci variabili da m. 10 a m. 30.

Il tronco Noto-Sampieri-Modica misura m. 59,528,15, dei quali m. 1,160.90 in galleria.

La sede stradale e le tre opere d'arte principali sono ultimate.

Delle opere d'arte secondarie, in numero di 232, ne erano ultimate 225, e le altre in corso di costruzione.

Le gallerie, completamente ultimate, risultano dal seguente specchietto:

Numero progressivo	INDICAZIONE DELLE GALLERIE	Lunghezza — Metri
1	Galleria Minniti	130.50
2	» Gioè	331.80
3	» Portella	69.60
4	» Inferno	155.60
5	» Fiumilato	54.40
6	» Mendorlese	332 —
7	» San Martino	87 —
	Totale	1,160.90

Delle case cantoniere, in numero di 58, ne erano ultimate 47, e le altre in corso di costruzione.

Dei fabbricati per le stazioni e fermate di San Paolo, Rosolini, Spaccaforno, Pozzallo, Sampieri, Scicli e Modica, erano ultimati quelli di San Paolo e Pozzallo, e gli altri erano pressochè compiuti.

L'impianto del binario era già eseguito per m. 27,200.

Il tronco Modica-Comiso misura m. 52,215.79, dei quali m. 6,896.10 in galleria, e comprende le stazioni e fermate di Ragusa inferiore, Ragusa superiore e Donnafugata.

I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale erano eseguiti per otto decimi del volume totale.

Delle 172 opere d'arte secondarie, 145 erano ultimate, e le altre in corso di esecuzione.

Le opere d'arte principali, consistenti in ponti e viadotti a più luci, variabili da m. 8 a m. 15, sono in numero di 7, e di questi, 4 erano ultimati e gli altri in via di compimento.

Per le gallerie si erano eseguiti i lavori indicati nel seguente specchietto:

N. progressivo	INDICAZIONE delle gallerie	Lunghezza delle gallerie metri	Scavo in avanzata metri	Rivestimento della calotta metri	Rivestimento dei piedritti metri
1	Galleria di Modica	1,700 —	1,096 —	381 —	381 —
2	» Costa del Diavolo	427.62	412 —	269 —	178.60
3	» Celso	71.56	71.56	19 —	—
4	» di Fiumara Grande	655.25	655.25	655.25	655.25
5	» Ottaviano	503 —	503 —	503 —	194 —
6	» Piese 1ª	75.16	75.16	30 —	—
7	» Piese 2ª	187.75	187.75	187.75	178.50
8	» del Monte	74 —	52.50	—	—
9	» Perato	1,016.50	649 —	—	54 —
10	» di Ragusa	941.50	800.70	Senza rivestimento	
11	» dei Cappuccini	31.50	31.50	Senza rivestimento	
12	» la Croce	702.61	508 —	454.50	—
13	» San Giovanni	429.65	429.65	Senza rivestimento	
14	» Buoncampello	80 —	80 —	80 —	80 —
	Totali	6,896.10	5,552.07	2,579.50	1,721.35

Delle case cantoniere, in numero di 51, ne erano ultimate 29, e le altre, come pure i fabbricati per le stazioni e fermate, erano in corso di avanzata costruzione.

Il tronco Comiso-Terranova misura m. 37,491.66 e comprende le stazioni di Comiso, Vittoria e la fermata di Biscari.

I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale erano eseguiti per nove decimi del loro volume totale.

Delle 108 opere d'arte secondarie, 86 erano ultimate, e le altre in corso di esecuzione.

Le opere d'arte principali, consistenti in ponti e viadotti a più luci, variabili da m. 5 a 30, sono tre; e di questi uno solo era ultimato, e gli altri molto innanzi nei lavori.

Delle case cantoniere, in numero di 33, ne erano ultimate 23; la costruzione delle altre, compresi i fabbricati per le stazioni e le fermate, progredisce regolarmente.

Scordia-Caltagirone.

L'intiera linea misura m. 52,780.21, dei quali m. 692 in galleria, e comprende le stazioni e fermate di Filddidonna, Militello, Mineo, Vizzini, Grammichele e Caltagirone.

I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale erano eseguiti per nove decimi del loro volume totale.

Delle opere d'arte secondarie, in numero di 218, ne erano ultimate 196, e le altre in corso di costruzione.

Le gallerie completamente ultimate risultano dal seguente specchietto:

Numero progressivo	INDICAZIONE DELLE GALLERIE	Lunghezza — Metri
1	Galleria di Grottabianca	628 —
2	» del Calvario	364 —
	Totale	692 —

Delle case cantoniere, in numero di 48, ne erano eseguite 34, l'esecuzione delle altre procedeva regolarmente.

Dei fabbricati per le stazioni e fermate, erano ultimati quelli di Mineo, Grammichele e Caltagirone, e pressochè compiuti gli altri.

L'impianto dell'armamento, incominciato nell'aprile, si trovava eseguito per m. 5,500.

Diramazione al porto di Siracusa.

La diramazione misura m. 1,222.

I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale erano eseguiti per otto decimi del volume totale.

Delle 11 opere d'arte secondarie, ne erano eseguite 10, e l'ultima in corso d'esecuzione.

Le opere d'arte principali, consistenti in due ponti a più luci di 9 m., per l'attraversamento dei fossati delle antiche fortificazioni, erano in via di compimento.

Delle tre case cantoniere e garette, due erano ultimate, e l'altra, compreso il fabbricato per la stazione al porto, non ancora iniziati.

Per la banchina di approdo, si erano eseguiti tre decimi del riempimento del piazzale, e si erano collocati in opera 500 metri cubi di massi artificiali sopra apposita impietrata.

Stazioni d'innesto.

Per gli ampliamenti delle stazioni d'innesto di Valsavoia e Licata, i cui progetti furono presentati nell'agosto del 1889, il Governo ha prescritto alcune modificazioni, ed ora si sta riformandoli in tale senso.

Per l'ampliamento della stazione di Siracusa, il Governo non fece conoscere ancora il suo parere. *(Continua).*

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'8 febbraio 1892 (N. 32). — **Regio Decreto 3 gennaio 1892**, numero **29**, con cui è approvato l'unito regolamento, firmato dal Ministro della Marina, sulle visite delle caldaie a vapore esistenti nei porti, nelle darsene, nei canali, fossi, seni e nelle rade, e collocate sui galleggianti, ovvero sulle calate, sui moli e sugli scali. — Esso ebbe vigore dal 1° febbraio 1892.

Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 1892 (N. 33). — **Regio Decreto 4 febbraio 1892**, numero **32**, col quale sono approvate le annesse tre tabelle, firmate dal Ministro Segretario di Stato per le Finanze, recanti modificazioni al Repertorio generale della tariffa dei dazi doganali. — Il presente decreto ebbe effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione.* — Circa la discussione, incominciata il 6 corrente e che continua tuttora, sul disegno di legge « *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche* » vedasi lo speciale articolo in questo stesso numero.

Commissioni. — *Tra Commissione e Ministero dei Lavori Pubblici circa alcune modificazioni al disegno di legge « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche ».* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nella « Cronaca » del n. 5, aggiungiamo che la Commissione, incaricata dell'esame di detto disegno di legge, discusse il 10 corrente i punti sui quali c'era disparere col Ministro dei Lavori Pubblici. Ed avendo, fra altre cose, la Commissione deliberato di ridurre la durata delle concessioni a 60 anni, mentre a sua volta il Ministro consentiva che per le tranvie venisse accordata l'espropriazione forzata, si ritiene che abbia a scomparire ogni dissenso fra il Ministero e la Commissione.

— *Conclusione della relazione per il disegno di legge « Provvedimenti per le strade ferrate complementari* (1). — La relazione dell'on. Marchiori sul disegno di legge (n. 138 *bis*) pei provvedimenti ferroviari conclude coll'invitare il Governo a studiare il modo perchè le rimanenti costruzioni ferroviarie siano concesse all'industria privata, essendo ormai abbastanza provato che le costruzioni dirette di Stato sono di troppo aggravio al bilancio.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Fornitura di materiale rotabile e di esercizio alla Mediterranea.

Il Governo avendo messo a disposizione della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo la somma di lire 1,250,000 sul Fondo delle Linee Complementari, esercizio 1892-93, per acquisto di materiale rotabile e d'esercizio, quella Società ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale il seguente programma per l'impiego di tale somma.

I. *Materiale rotabile:*

N. 4 Locomotive a 4 ruote, accoppiate e carrello girevole G. V. Gruppo 1701-1800;

» 10 Carrozze di 1ª classe a 2 assi, 3 compartimenti per viaggiatori e 2 ritirate, freno Westinghouse, riscaldamento a vapore, illuminazione a gas, serie A^{FC}_{rg} e A^{C}_{rg};

» 16 Carrozze di 2ª classe, a 2 assi, 4 compartimenti viaggiatori e ritirata, con freno Westhinghouse, riscaldamento a vapore, illuminazione a gas, serie B^{FC}_{rg} e B^{C}_{rg};

» 22 Carrozze di 3ª classe a 2 assi, 5 compartimenti per viaggiatori e ritirata, con freno Westinghouse, illuminazione a gas, di cui 12 munite anche degli apparecchi per il riscaldamento a vapore, serie C^{FC}_{rg};

» 32 Carri coperti a 2 assi per trasporto derrate alimentari, con freno Westinghouse e condotta per il riscaldamento a vapore, serie H B^{FC}_{d} e H B^{C}_{d}.

II. *Materiale d'esercizio.*

N. 2 Carri-gru della portata di 8 tonnellate;
Macchine-utensili ed apparecchi diversi.

><

Fabbisogno materiale metallico d'armamento per la Mediterranea.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il fabbisogno del materiale metallico occorrente per l'armamento del tronco della *linea Avellino-Rocchetta Melfi* compreso fra Avellino e Paternopoli.

Le quantità del materiale considerato nel suddetto fabbisogno sono le seguenti:

rotaie da m. 12	N.	4,050
rotaie da m. 11.927	»	1,000
rotaie da m. 9.00	»	320
rotaie da m. 6.00	»	70
stecche	»	10,800
chiavarde	»	23,000
piastre di giunzione	»	5,200
piastre intermedie	»	64,700
caviglie d'acciaio	»	160,000
arpioni	»	7,000

><

Da Pontedera e Montecatini a Volterra.

(*Progetti di due ferrovie presentati dalla provincia di Pisa*).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso col *Monitore* della scorsa settimana intorno ai progetti sottoposti all'approvazione governativa dall'Amministrazione provinciale di Pisa, e riguardanti la costruzione di due ferrovie, l'una a scartamento normale da Pontedera a Saline di Volterra, e l'altra dalla stazione di Montecatini-Val di Cecina a Volterra, a scartamento ridotto.

I progetti sono stati compilati dal signor cav. Pennacchio, Ingegnere Capo-sezione Principale delle ferrovie del Mediterraneo.

I. *Linea Pontedera-Saline di Volterra.* — La lunghezza della linea è di m. 41,181, la quale è ripartita in m. 28,181.83 di rettilinei, ed in m. 12,999.17 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300.

Il profilo presenta pendenze massime del 23 per mille a cielo scoperto e del 20 per mille in galleria. La piattaforma stradale misura la larghezza di m. 4.40.

Lungo la linea sono previste N. 5 gallerie della lunghezza complessiva di m. 1703. La più lunga di esse misura m. 530 e la più corta m. 280.

I manufatti progettati per l'attraversamento dei corsi d'acqua e di strade, sono in numero di 141, di cui i più importanti sono quelli sui corsi d'acqua denominati: Sterza in 3 archi di m. 20; Fosce a 3 archi di m. 8; e Ragone a 3 archi di m. 10. Sono inoltre previsti N. 3 viadotti: il 1° in 7 arcate di m. 10; il 2° in 3 arcate di m. 6 ed il 3° in 4 arcate di m. 8.

Le stazioni proposte sono le seguenti: Pontedera, Ponsacco. Capannoli, Peccioli-Toricciola, Sterza, Spedaletto, Montecatini e Saline.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla linea è mantenuta mediante N. 62 passaggi a livello; ed all'alloggio e ricovero del personale di sorveglianza della strada si provvede con 30 case cantoniere ed 11 garette.

L'armamento è proposto con rotaie d'acciaio del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 e del peso di 30 chilogr. a metro lineare, collegate fra loro a giunto sospeso.

La spesa totale prevista per la costruzione della linea ammonta a L. 5,000,000 escluso il materiale mobile.

II. *Linea Volterra-Stazione di Montecatini Val di Cecina.* — La lunghezza della linea è di m. 7859, di cui m. 3537.89 in rettilineo e m. 4,321.11 in curva con raggio minimo di m. 35.

La pendenza massima adottata in profilo raggiunge il 6.95 per cento. Lo scartamento del binario è di m. 0.95. La quota di partenza è a m. 143 e quella d'arrivo a m. 368: si ha quindi un dislivello totale di m. 225.

(1) Vedi « Cronaca » del n. 51 del 1891.

Sulla intera percorrenza sono progettate 4 fermate intermedie alle località: Bacchettona, Sermolli, Taddeini e Lucanini. L'armamento è proposto con rotaie in acciaio del tipo Vignole, del peso di chilog. 21 per metro lineare, collegate fra loro a giunto sospeso.

La linea è collocata per gran parte della sua lunghezza sulla strada provinciale Bacchettona-Volterra; ed il suo costo totale, compreso anche il materiale mobile di esercizio, ammonta a L. 450,000.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° febbraio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari per l'importo di L. 20,710,000, riceviamo le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto gennaio p. p. rileva a L. 3,530,000.

Nel mese di gennaio si portarono in argine le materie provenienti dallo scavo della galleria di Tenda (attacco sud).

La *galleria di Limone*, lunga m. 443.26 è ultimata.

Lo scavo della *grande galleria di Tenda* prosegue: all'*attacco nord,* nella solita roccia schistosa a straterelli, con noduli di calcite; all'*attacco sud* lo scavo d'avanzata prosegue nella roccia calcare più o meno intersecata da straterelli di argilla, talvolta asciutti, tal'altra con leggieri trasudamenti, ed in qualche tratto con piccole filtrazioni d'acqua. Da m. 599.60 a m. 609.60 si attraversò un banco di calcare duro compatto biancastro, e poi si ritornò al calcare bruno schistoso: identico calcare compatto biancastro ricomparve a circa m. 663.

Anche durante il mese di gennaio si ebbero parecchie sospensioni di lavoro nella perforazione meccanica del versante nord, causate da guasti al canale motore.

La situazione della *grande galleria di Tenda*, lunga m. 8100, al 1° del corrente mese era la seguente:

	dal 1° al 31 gennaio 1892	dal principio dei lavori al 31 gennaio 1892	a farsi
Scavo:			
Avanzata: superiore	117.00	1.187.50	6.912.50
Id. inferiore	154.05	1.483.30	6.616.70
Calotta	81.50	949.00	7.151.00
Strozzo	54.80	795.00	7.305.00
Piedritti	57.72	696.22	7.403.78
Grande sez. completa	60.87	695.87	7.404.13
Muratura: Calotta .	60.95	902.95	7.195.05
Piedritti	52.35	687.35	7.412.65
Arco rovescio . .	»	»	»

><

Ferrovia Salerno-San Severino.

(Stato lavori tronco Fratte-Capezzano al 1° febbraio 1892).

Sullo stato di avanzamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Fratte e Capezzano, in appalto alla Impresa Rocco D'Alessandro, riceviamo le seguenti informazioni riferite al 1° del corrente mese.

La grande galleria elicoidale delle Fratte, lunga metri 2396.03 presentava il seguente stato di avanzamento: *scavo:* avanzata m. 2101.80, calotta m. 2033.90, strozzo m. 1966.20, piedritti m. 1930.40; regolamento m. 1928.35; *muratura* calotta m. 1988.27, piedritti m. 1928.35; arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio giornaliero complessivo per entrambi gli attacchi, pel mese di gennaio p. p. è stato di m. 2.10.

Le espropriazioni sono ultimate. Per la stazione di Fratte il fabbricato viaggiatori, quello dei cessi, ed il piano caricatore sono completi ad eccezione delle opere di finimento; il piano caricatore scoperto è eseguito per 3/5 del totale. Le case cantoniere sono finite, meno gli accessorî. Le opere d'arte sono ultimate, e solo a qualcuna mancano lavori di finimento. Altrettanto dicasi pei muri di sostegno, deviazioni, ecc. Sono in corso due lavori di consolidamento, l'uno alla trincea d'imbocco (San Severino) della galleria elicoidale; e l'altro all'argine stradale, fra le progressive 6998 e 7015.

><

Stazione di Attigliano.

(Progetto di parziale ampliamento e sistemazione).

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di parziale ampliamento e sistemazione della stazione di Attigliano nella ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.

L'importo totale delle opere previste in progetto ammonta a L. 155,300 compreso il valore del materiale metallico di armamento.

La predetta Direzione domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

I lavori saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata, fatta eccezione per quelli relativi all'armamento ed ai meccanismi fissi. Il termine pel compimento delle opere sarebbe fissato in due anni dalla data di approvazione del progetto.

I lavori nel medesimo considerati sono i seguenti: 1. espropriazione dei terreni necessari all'ampliamento della stazione; 2. movimenti di terra occorrenti per la deviazione di una strada comunale e per l'ampliamento del piazzale merci; 3. costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori; 4. costruzione di un fabbricato ad uso cessi e lampisteria; 5. costruzione del piano caricatore scoperto e formazione del piazzale merci; 6. costruzione di una garetta; 7. costruzione di un marciapiedi aderente al nuovo fabbricato e di due marciapiedi intermedi; 8. costruzione del muro di cinta del piazzale della stazione; 9. impianto del rifornitore e della relativa condottura; 10. impianto degli apparecchi per il servizio degli scaldapiedi; 11. sistemazione dei binari delle merci ed impianto di un binario trasversale colle relative piattaforme; 12. sistemazione del binario della rimessa locomotive.

><

Per il trasporto di vino destinato alla distillazione sulla Rete Adriatica.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una tariffa eccezionale a piccola velocità, applicabile ai trasporti di vino comune guasto destinato alla distillazione.

Per ora la tariffa riguarda le spedizioni, in destinazione di Milano, ed in partenza dalle seguenti linee adriatiche: San Severo-Foggia-Lucera; Manfredonia-Foggia-Maddaloni Superiore; Cervaro-Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello; Foggia-Otranto; Bari-Massafra; Zollino-Gallipoli.

La tariffa comprende due serie:

A) coi prezzi, per spedizione a vagone completo da 10 tonnellate e per chilometro, per ogni tonnellata, oltre le prime 10 e per chilometro;

B) coi prezzi, per spedizioni a treno completo, e cioè: per treno-chilometro con carico massimo di tonnellate 150; per tonnellata, oltre le prime 150 e per chilometro.

Ci viene assicurato che la tariffa della quale trattasi verrà estesa anche ai trasporti per altre destinazioni nelle

quali vi siano distillerie; intanto si stanno prendendo accordi fra le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo per l'attuazione della tariffa medesima in servizio cumulativo.

><

Ferrovia Lucca-Viareggio.
(*Modificazione all'orario del treno 754*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per modificare l'orario del treno N. 754 della linea Lucca-Viareggio in guisa da essere posto in coincidenza a Viareggio col direttissimo N. 10.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possono approvare i due seguenti progetti:

1. Progetto compilato dalla Direzione Generale delle strade ferrate Meridionali riguardanti i lavori occorrenti per la sistemazione del fosso di guardia al chilom. 118.850 della *linea Orte-Foligno*, con annesso preventivo di spesa di L. 4200;

2. Progetto compilato dalla predetta Direzione Generale per la esecuzione di lavori di consolidamento della falda a monte e per la sistemazione del ponticello della luce di m. 1.50 al chilometro 82.052, della *ferrovia di Benevento-Campobasso*, con annesso preventivo di spesa di L. 12,160.

><

Il prefato Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere sui seguenti altri affari relativi al servizio delle Strade ferrate:

1. Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Ettore Ciabattini* per la costruzione del piano caricatore dei marmi nella *stazione di Aulla*, sul tronco Caprigliola-Grotto nella ferrovia da Parma a Spezia;

2. Su una domanda della *Ditta Tassara Filippo e Figli* di Voltri per ottenere l'esonero di multa contrattuale per ritardata consegna di ferri minuti di armamento per i tronchi in costruzione delle *linee Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Rocchetta Melfi-Potenza* e *Solmona-Isernia*.

3. Sulla liquidazione finale e sul collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Scognamiglio* per la costruzione di un piazzale di scarico presso i Tre Archi, all'*origine della ferrovia Roma-Solmona*.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Decreto ministeriale*).

È in corso un decreto dei Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene consentito che le *foglie di tamarici* siano tassate in *servizio interno della Rete Sicula*, in base ai prezzi della sesta classe delle merci a piccola velocità senza vincolo di peso, e in base a quelli della tariffa speciale N. 110, serie *B*, se a vagone completo.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di una fermata per Labico lungo la *ferrovia Roma-Segni*;

2. Progetti di travate metalliche nel tratto da Ricadi al torrente Tuccina nella *linea Reggio-Castrocucco;*

3. Progetto di una *tramvia a vapore dal Botro dei marmi fino alla Marina di S. Vincenzo* in comune di Campiglia Marittima;

4. Progetto di massima per una *tramvia a vapore da Modena a Maranello.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Perforamento della galleria Monzagnano-Avacchino.* — Il 6 corrente, a mezzodì, avvenne con tutta perfezione l'incontro delle due avanzate della galleria Monzagnano-Avacchino, compresa nel tronco Fosso Canecchi-Ronta della ferrovia Faenza-Firenze.

Questa galleria, la più importante dei tronchi attualmente in costruzione sulla linea Faenza-Firenze, è lunga m. 2051.50 ed è tutta in ascesa verso Faenza, con la pendenza del 20 per mille.

La perforazione venne incominciata nel mese di giugno 1890 all'imbocco Firenze; e nel successivo mese di luglio all'imbocco Faenza.

All'imbocco Firenze vennero applicate le perforatrici Blanchod; e all'imbocco Faenza la perforazione venne eseguita coi sistemi ordinari.

Ferrovia Avezzano-Roccasecca. — *Per la sollecita costruzione.* — Anche per questa ferrovia, come per la Borgo San Donnino-Cremona (v. n. 6, pag. 89), per la Sant'Arcangelo-Fabriano (v. n. 6, pag. 90 e n. 3, pag. 42) e per la Bologna Verona (v. n. 3, pag. 41) gli Enti interessati si commossero per il ridotto stanziamento nei fondi del bilancio.

Ed il 4 corrente i Deputati della provincia di Aquila ebbero una lunga conferenza coll'on. Branca, Ministro dei Lavori Pubblici, circa la temuta sospensione dei lavori per la costruzione della ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Il Ministro, pure dichiarando dover mantenere la riduzione imposta dalle condizioni delle finanze, ha promesso che fra breve, e non più tardi del 1° giugno, sarà bandito l'appalto del terzo tronco da Balsorano a Civita d'Antino, pel quale, come per il compimento degli altri due tronchi in costruzione, crede sufficienti i residui attivi esistenti in oltre sei milioni, e il nuovo stanziamento proposto di quattro milioni.

Ferrovie economiche nella provincia di Foggia. — *Progetto delle linee San Severo-Rodi e Manfredonia-Sant'Angelo.* — Premesso che dei vari progetti di ferrovie economiche dinanzi al Consiglio provinciale di Foggia abbiamo detto ampiamente nel n. 8 del 1891, pag. 124, annunciamo ora che quella Amministrazione provinciale ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici i progetti delle due seguenti linee compilati dall'ing. comm. E. Dini:

1. *Linea San Severo-Rodi*, in servizio dei paesi sul versante settentrionale del Gargano. Questa avrebbe la lunghezza di chilometri 74.986: per essa è preventivata la spesa complessiva, compreso il materiale mobile, di L. 8,252,969.75, ossia una spesa media chilometrica di L. 110,060;

2. *Linea Manfredonia Monte Sant'Angelo*, in prosecuzione della linea Foggia-Manfredonia. Questa avrebbe la lunghezza di chilometri 8.626; per essa è preventivata la spesa complessiva, compreso il materiale mobile, di L. 542,546.49, ossia una spesa media chilometrica di L. 62,896.

Amendue le linee sarebbero costrutte sul tipo delle ferrovie economiche a scartamento normale ed avrebbero una piattaforma stradale della larghezza di m. 4.40.

Ferrovia Livorno-Val di Nievole. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Come accennammo in precedenti nostre informazioni, la Camera di Commercio di Livorno aveva sottoposto al Governo una domanda di concessione di ferrovia da Livorno a Val di Nievole, da costruirsi da una Socetà di capitalisti inglesi.

Ora, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato in massima il progetto presentato.

Ricordiamo che questa ferrovia — lunga chilom. 55.890 e per la quale è preventivata la spesa di circa L. 10,000,000

— move dalla stazione di S. Marco di Livorno, incontra a Stagno la linea Livorno-Colle Salvetti, ad Arnaccio la linea Pisa-Roma, a Cascina la linea Pisa-Firenze; congiungesi a Pieve di Nievole colla linea Lucca-Pistoia.

Tramvia a vapore Modena-Maranello. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preso in esame la dimanda di concessione della costruzione e dell'esercizio di una tramvia a vapore da Modena a Maranello, ha emesso parere fevorevole alla medesima, previe alcune osservazioni e sotto l'osservanza di apposite condizioni.

Questa linea tramviaria — della lunghezza di circa 16 chilometri — staccandosi a Modena dalla stazione ferroviaria Modena-Sassuolo-Mirandola, percorre prima la strada provinciale di Vignola fino a S. Agnese, e poscia la strada comunale fino a Vaciglio. Attraversata di poi la ferrovia Modena-Vignola, percorre la strada comunale di Bellaria, abbandonandola per breve tratto, sino al Montale. Di là, sulla strada comunale di Castelnuovo, tende alla Pozza, donde sulla strada provinciale Sassuolo-Vignola fa capo a Maranello.

Funicolare di Monreale a Palermo. – *Stato dei lavori.* — Di precedente stato dei lavori dicemmo nel n. 49 del 1891, pag. 786.

Annunciasi ora che è arrivato a Palermo il macchinario per la funicolare, cioè: locomobile, argano, funi e vagoni; e che nella ventura settimana sarà collocato il binario. Ormai si spera che i lavori saranno compiuti nella prima quindicina del prossimo marzo.

Tramvia a vapore nel Comune di Campiglia Marittima. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Circa la concessione per la costruzione e l'esercizio di una *tramvia a vapore dal Botro dei Marmi alla Marina di San Vincenzo*, nel Comune di Campiglia Marittima in provincia di Pisa, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere che possa accordarsi la detta concessione con alcune avvertenze e sotto l'osservanza di speciali condizioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Circa la concessione della ferrovia del Cervino da Zermatt.* — Annunciasi che il Consiglio federale svizzero proporrà alle Camere di accordare ai signori ing. Imfeld ed eredi fu Leone Heer-Petrin la concessione della ferrovia da Zermatt al Matterhorn (Cervino). Le spese di costruzione ammonteranno a sette milioni.

I signori Imfeld e Heer, la cui progettata ferrovia raggiungerà una altitudine di 3000 metri sul mare, hanno fin d'ora assunto di dare al Consiglio federale quelle dimostrazioni di sicurezza che egli richiede dai concessionari della ferrovia della Jungfrau (1) e di unirsi al signor ing. Röchlin di Parigi, concessionario della ferrovia della Jungfrau, in tutti quegli esperimenti che egli farà per dimostrare che nessun pericolo vi sarà per i viaggiatori.

Circa precedenti notizie sulla ferrovia del Cervino, rinviamo, per richiamo, i nostri lettori al n. 35 del 1891, pag. 562.

Ferrovie Inglesi. — *Nuova linea attraverso l'Inghilterra.* — Trattasi in Inghilterra della costruzione di una nuova ferrovia da Warrington a Sulton sul mare, allacciante tutte le linee che essa taglierà.

La nuova ferrovia da Warrington, sul canale in costruzione di Manchester, dirigerebbesi verso est passando per Alderly e Macclesfield e poscia ad Edgmoor mediante due gallerie, l'una di 543 yards (2), l'altra di 4,210. Edgmoor sarebbe il punto culminante della nuova linea, cioè a 1,175 piedi (1) sul livello del mare; e di là metterebbe a Brixton, oltre cui servirebbe all'importante distretto minerario di Baston. Dirigendosi poscia su Chesterfield e Lincoln, la linea farebbe capo a Sulton sul mare, ove vorrebbonsi construrre un porto e doks.

Fra le opere d'arte di questa nuova ferrovia, la cui lunghezza è calcolata a 150 miglia inglesi (2), citansi:

a) Un ponte di 543 yards, alto 270 piedi, per soprapassare la ferrovia del Midland. Questo ponte, alto come la torre dell'Orologio di Westminster, sarà il più alto d'Inghilterra;

b) Circa sette miglia e mezzo di ferrovia in galleria tra Macclesfield e Chesterfield, su un percorso di circa 14 miglia, tra le quali le due già ricordate;

c) Un ponte lunghissimo ed alto 100 piedi presso Macclesfield;

d) 25 stazioni.

Ferrovie Greche. — *Il tronco Lamia-Larissa, della linea Atene-Larissa-Confine turco costrutto da un'Impresa italiana.* — Stralciamo da una corrispondenza della *Perseveranza* da Volo (Tessaglia) in data 31 gennaio u. s.:

« L'Impresa ferroviaria Chirico e Marcucci comincia a portare qui materiale per l'impianto di cantieri e baracche, ma ai lavori non si darà princip o che in marzo. Il centro della direzione sarà a Lamia. Di là comincia il tronco preso in appalto dalla Compagnia italiana suddetta; e passando per Domocò e Demerlè, traversando la pianura, terminerà, per ora, a Larissa. Vi sarà lavoro per un cinque anni, perchè, in questo tronco di 130 chilometri, ci sono molti lavori d'arte e gallerie, senza notare che si tratta di una linea a scartamento normale ».

Ricordiamo che di questo tronco ferroviario e dell'impresa di costruzione assunta da italiani abbiamo già fatto cenno nel n. 15 del 1891, pag. 236, e nel 9 dello stesso anno a pag. 140.

Circa poi la *concessione dell'esercizio dell'intera linea*, vedi n. 33 del 1891, pag. 529.

— *Per il compimento dei lavori e per l'esercizio della ferrovia Myli-Calamata.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunziato nel n. 1, pag. 10, aggiungiamo che l'Assemblea straordinaria degli azionisti delle ferrovie Pireo-Atene-Peloponneso, tenutasi il 25 scorso gennaio, ha approvata la convenzione conchiusa col Governo per l'esercizio della linea Myli-Calamata e per il compimento dei lavori.

Il capitale sociale sarà aumentato di cinque milioni mediante l'emissione di 10,000 azioni di 500 fr. per ciascuna. La Compagnia del Peloponneso emetterà inoltre un imprestito di cinque milioni a Londra.

Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America. — *Dati statistici sull'esercizio al 30 giugno 1890.* — Premesso che notizie statistiche sull'esercizio chiuso al 30 giugno 1889 abbiamo pubblicato nel n. 3 del 1891, diamo ora i dati statistici per l'esercizio chiuso al 30 giugno 1890, desunti anch'essi dalla relazione annuale della Commissione per il commercio interno degli Stati Uniti « Interstate Commerce Commission ».

La *lunghezza totale* delle strade ferrate era al 30 giugno 1890 di chilometri 263,390 con un aumento di chilometri 3,700 sull'esercizio precedente, a pari data. Il maggiore aumento ebbe luogo nello Stato di Michigan per chilometri 787; segue la Georgia con chilometri 703.

Ricordiamo che nel n. 5 del 1891, pag. 73, abbiamo pubblicato il prospetto delle nuove costruzioni nell'intero anno 1890 per i singoli Stati dell'Unione.

Quaranta Compagnie esercitavano, da esse sole, 45.51 0[0] della lunghezza totale della rete ferroviaria degli Stati Uniti.

I *prodotti brutti* ammontarono complessivamente a franchi 8,259,388,160.

Il *numero delle vetture*, ogni 100 chilometri, è di 1,198. Contansi 128,241 vetture munite di freni continui.

(1) Circa precedente notizia della *ferrovia della Jungfrau*, vedi numeri: 16 del 1891; 34, 26 e 22 del 1890; 46, 45, 44 e 43 del 1889.
(2) Il *yard* equivale a metri 0.914.

(1) Il *piede* equivale a metri 0.30.
(2) 1 *miglio inglese* equivale a metri 1,609.

Il *numero delle locomotive* ogni 100 chilometri è vario assai: sonvene 15 nella Nuova Inghilterra; 29 negli Stati del centro; 7 negli Stati dell'ovest e nel Mississipi. Contansi 20,162 locomotive fornite di freni per i treni.

Il *numero delle tonnellate merci* trasportate a 1 chilometro è di 7,601,820; il *numero dei viaggiatori* per la stessa distanza è di 2,375,158.

Il numero complessivo dei viaggiatori trasportati fu di 492,430,865; ciascuno percorse in media chilometri 38.73; il numero medio dei viaggiatori per treno fu di 41.

Il numero complessivo delle tonnellate trasportate fu di 636,441,617; il percorso medio di ogni tonnellata fu di chilometri 192.78; il numero medio delle tonnellate per ogni treno fu di 174.05.

Il prodotto per viaggiatore e per chilometro di linea, su tutta la rete degli Stati Uniti, è di fr. 6.73, ed il costo medio del trasporto di un viaggiatore a 1 chilometro è di fr. 5.95.

Il prodotto del trasporto d'una tonnellata merci ad 1 chilometro è di fr. 2.92, ed il costo di trasporto è di fr. 1.87.

Il prodotto per un treno viaggiatori, percorrente 1 chilometro, su tutta la rete degli Stati Uniti è di fr. 5.138; il costo medio è di fr. 3.283.

I prodotti per tonnellata-chilometro e per viaggiatore-chilometro presentano grandi variazioni secondo i diversi Stati.

Il *numero dei viaggiatori uccisi* fu di 6320; il *numero dei viaggiatori feriti* fu di 29,034.

Dei morti: 2451 sono impiegati ferroviari; 285 viaggiatori; 3584 sono classificati « altre persone ».

Dei feriti: 22,390 sono impiegati; 2446 viaggiatori; 4200 non classificati.

Il rapporto aggiunge che contasi 1 morto ogni 306 impiegati ferroviari e 1 ferito ogni 33 uomini.

Per richiamo a precedenti notizie su accidenti ferroviari, vedi il n. 2 del 1891, pag. 25.

Il *capitale di proprietà* delle ferrovie degli Stati Uniti era valutato a fr. 49,472,417,000, ossia a fr. 156,775 per chilometro. Nell'anno chiuso al 30 giugno 1890 il capitale era aumentato di fr. 2,221,343,000. Nel complessivo capitale le azioni rappresentano il 46.82 0[0.

Gli *interessi pagati* ammontarono a fr. 1,132,089,685; i *prodotti netti per dividendo* a fr. 534,839.920.

Ricordiamo infine il nostro n. 21 del 1891, pag. 332, per notizie ferroviarie circa gli Stati Uniti del Nord d'America.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Nuove Ferrovie Tunisine.* — La Compagnia ferroviaria francese *Bona-Guelma* (Algeria) ha ottenuto la concessione da essa domandata di due nuove linee sul territorio tunisino.

Queste sono:

1. La linea da Djedeida alla linea da Modjerda a Biserta passando per l'importante centro di Mateur. La nuova linea, a scartamento normale, avrà una lunghezza di 74 chilometri; essa sarà aperta all'esercizio fra quattro anni;

2. La linea da Hamman-el-Lif, già collegata con Tunisi, al littorale Mediterraneo verso Hammamet e Nabeub.

— Trattasi, poi, di altre concessioni, e cioè:

3. Una linea da Susa a Kairuan per rimpiazzare la ferrovia Decauville, costruita dal dipartimento della Guerra;

4. Una linea da Tunisi a Susa e Kairuan per Zaguan.

— Circa la *Rete Tunisina* vedi n. 2 del 1891, pag. 22; circa studi e progetti per l'*espansione ferroviaria francese nel Nord dell'Africa e verso il Centro* vedi, per richiamo, il n. 6 del 1892, pag. 90.

Notizie Diverse

Scioperi in Inghilterra nel 1890. — *Profitti e perdite.* — Ai danni di *scioperi ferroviari in Inghilterra* accennammo nel n. 9 del 1891 a pag. 139 e nel n. 6 dello stesso anno, a pag. 91, con richiamo a precedenti notizie.

Riassumiamo ora quanto concerne gli *scioperi in generale nell'Inghilterra* durante l'anno 1890.

Il signor Burnett, corrispondente del lavoro all'« Home trade office », pubblicò un rapporto sugli scioperi e sulle sospensioni del lavoro nel 1890. Egli cercò di valutare i profitti e le perdite realizzate in seguito ad essi. Secondo le statist che che potè raccogliere, gli scioperi portarono un aumento di salari di 28,188 sterline (circa 710,000 fr.) per settimana per 182,637 persone, e una riduzione di circa 3 ore di lavoro alla settimana per 31,318 individui.

D'altra parte bisogna notare che con dei mezzi pacifici un aumento di salari di circa 100,000 sterline potè essere ottenuto e fu diviso fra 225,710 individui.

Conviene infine non dimenticare che 10,478 persone perdettero i loro posti in seguito a sciopero.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 155,300 *, compreso il valore del materiale metallico d'armamento, per lavori di parziale ampliamento e sistemazione della *stazione di Attigliano*, della ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 55,000, per i lavori occorrenti a difendere la ferrovia Bologna-Pistoia contro le corrosioni del fiume Reno al km. 3.510;

L. 36,600, per i lavori occorrenti per riparare i guasti causati alla ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna dalle piene avvenute nel 1891;

L. 3725, per difendere e rinforzare un tratto d'argine a sponda sinistra del fiume Sagittario fra i chilometri 59 364 e 59.573 della ferrovia Terni-Aquila-Castellammare;

L. 2700, per munire di platea generale in massi naturali il ponte sul torrente Meschio al chilometro 62.193.08, della linea Mestre-Confine Illirico, e per difendere la sponda sinistra a monte del ponte medesimo;

L. 1400, per la sistemazione del ponte della luce di m. 8, al chilom. 204.216, da Roma, della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 1360, per provvedere alla sistemazione della costa franosa al chilom. 370.167, della linea Bologna-Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 1,250,000 * per acquisto di *materiale rotabile e di esercizio*;

Fabbisogno * materiale metallico armamento del tronco Avellino-Paternopoli, della linea *Avellino-Rocchetta Melfi*;

L. 27,200, per il riordinamento delle coperture del fabbricato viaggiatori e della tettoia ed accessori in stazione di Luino, allo scopo d'impedire i danni che producono le forti nevicate;

L. 25,750, per l'impianto di apparati centrali (sistema Saxby e Farmer) per la manovra degli scambi e segnali ai bivi ponte Sesia, nella linea Torino-Milano;

L. 15,400, per lo sbancamento di materie e piantagioni nella scarpata a monte della trincea dal chilometro 125.596 al chilometro 125.557, fra le stazioni di Balvano e Bellamuro, lungo la ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 13,373, per la costruzione di un nuovo fabbricato passeggieri e di latrine isolate nella stazione di Pieve di Sori, lungo la ferrovia da Genova a Pisa;

L. 7010, per provvedere all'impianto, al chilometro 232.643 della linea Taranto-Reggio, di un passaggio a livello e per la costruzione di un argine a consolidamento della sponda destra del torrente Passovecchio, al chilom. 231.931;

L. 2220, per il consolidamento del rilevato al chilom. 92.820, della linea Torino-Genova, presso Alessandria;

L. 1200, per provvedere alla formazione di un gocciolatoio presso il coronamento a valle del ponte sulla Trebbia, presso Piacenza, nella linea Piacenza-Alessandria.

Rete Sicula. — L. 25,910, per lavori di consolidamento alla frana nella trincea Ilardi, fra i chilometri 80.792.69 e 80.889.14 da Catania, della linea Bicocca-Canicattì-Caldare;

L. 6100, per provvedere alla riparazione dei guasti prodotti dalle pioggie del novembre 1891, fra le progressive 176.225 e 176.365, della ferrovia Canicattì-Licata;

L. 3621.90, per provvedere alla sostituzione di un peso a bilico a rotaie continue del sistema Bianco-Opessi, a quello *à calade* esistente sul binario merci che dalla stazione di Messina va al Porto.

Deputazione provinciale di Pisa. — Progetto * linea a scartamento normale *da Pontedera a Saline di Volterra*;

Progetto * di linea a scartamento ridotto *dalla stazione di Montecatini-Val di Cecina a Volterra.*

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per riparazioni e riverniciatura della tettoia fabbricato viaggiatori in stazione di Novara. Importo L. 7000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 17 corr., ore 10 ant.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Sozzani Francesco di Napoli, per l'appalto dei lavori di costruzione del viadotto in muratura nella frana Pinto fra i km. 66.16130 e 66.26230 della linea Battipaglia-Castrocucco, col ribasso del 26.37 0[0 sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Provvista ferramenta armamento tronchi ferroviari (V. « Informazioni », n. 3) in due lotti:

1° lotto: col ribasso dell'1.95 0[0, alla Società Ligure Metallurgica;

2° lotto: col ribasso del 3 0[0, alla Ditta Tassara Filippo e Figli.

— Fornitura 12 scambi semplici, ecc. (V. « Informazioni », n. 3), col ribasso del 41.50 0[0, alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta Comitato 12 corrente). — Charles Turner e Son di Milano, per fornitura di 30,000 chilogrammi di acqua ragia;

Società Anglo Romana per l'illuminazione di Roma, per la fornitura di 3000 tonnellate di carbone coke gaz;

Sacerdote Raffaele di Torino per fornitura di vestiario ed accessori per il personale della Società;

Fratelli Feltrinelli di Milano, per fornitura di metri cubi 75 circa di legname larice in tavole;

Agusti Giovanni di Arquata Scrivia, per fornitura di massi delle cave di Pietrabissara;

Vandero Filippo di S. Marzanotto, per posa in opera di prismi di calcestruzzo a difesa del ponte sul Tanaro presso Asti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Tortona (18 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ad uso mercato pubblico del sedime municipale. Imp. L. 20,000. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4000.

Comune di Proceno — Roma — (22 febbraio ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto della costruzione della S. C. O., da Proceno al confine Grossetano. Importo L. 30,426.07. Cauzione provvisoria L. 400. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Brescia (25 febbraio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere di costruzione del nuovo Manicomio, costituenti il 1° lotto. Importo L. 161,960.28. Cauzione provv. L. 10,000. Cauz. def. L. 20,000.

Municipio di Greve — Firenze — (27 febbraio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria del Pelagione a S. Polo, e precisamente del 2° tratto dal ponte di Meleto a S. Polo. Importo L. 46,253.71. Cauz provvisoria L. 5000. Fatali 14 marzo, ore 12 merid.

Sotto-Prefettura di Pistoia (27 febbraio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della strada obbligatoria del Comune di Sambuca Importo L. 30,478.82. Cauzione provv. L. 1500. Cauz. def. il decimo. Fatali 17 marzo, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Foggia (4 marzo, ore 10 ant., definitivo) Appalto delle opere e provviste occorrenti alla inalveazione del torrente Candelaro fra le strade provinciale e ferrata Foggia-Manfredonia, per la sistemazione dell'attuale ponte della strada provinciale e la costruzione di un casello idraulico presso il ponte medesimo. Importo ridotto L. 160.102,71 (V. n. 1 e 5).

Municipio di Armungia — Cagliari — (7 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato va a raggiungere l'obbligatoria San Nicolò Gerreo Villasalto (mt. 7854.20). Importo L. 90,230 Cauz. provvisoria L. 5000. Fatali a stabilirsi.

Concorso. — *Opera Pia Tapparelli in Saluzzo.* — Per la redazione di un progetto di fabbricato pel nuovo Ospizio dei poveri e derelitti. Tempo utile a tutto giugno p. v. — Premio L. 5000.

SVIZZERA. — *Canton Ticino.* — Il Dipartimento della Pubblica Costruzione mette in concorso:

1. La costruzione della travata metallica pel ponte di Semina, sulla strada circolare di Sosto fra Olivone e Campo, del peso teorico di kg. 8370;

2. La costruzione della strada agricola denominata dei Boschi, da Bioggio a Cademario, in base all'importo di perizia di fr. 15,800.

Il deposito per il 1° concorso è di fr. 500; pel 2° di fr. 1500; e le offerte scritte dovranno essere inoltrate al Consiglio di Stato a Bellinzona per le 11 ant. del 18 corrente mese.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia. — Napoli — (20 febbraio, ore 1 pomer. unica e definitiva). — Fornitura di kg. 2000 di **olio** d'oliva fino a L. 1.40. Cauzione L. 280. Consegna a giorni 30.

R. Fabbrica d'Armi. — Brescia — (22 febbraio, ore 3 pomer., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 40 di litantrace grasso a L. 43. Cauzione L. 180. Consegna a giorni 30.

R Fonderia. — Genova — (23 febbraio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in verghe cavo di diversi diametri. Importo L. 2750. Cauzione L. 275. Consegna a giorni 60.

— (24 febbraio). — Come sopra. Importo L. 3720. Cauzione lire 372. Consegna a giorni 60.

R. Fonderia. — Napoli — (27 febbraio, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 600 di **olio** lino cotto a L. 1.25. Cauzione L. 75. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni.

Ministero Marina. — Ditta Giovanni Ansaldo, Sampierdarena. Pompa centrifuga, L. 9600;

Ditta Larini e Nathan, Milano, 2 pompe a vapore, L. 8400;

Ditta N. Odero, Sestri-Ponente (Genova). 2 pompe a stantuffi, L. 14,500.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura di N. 50 carri M senza freno per la Società delle Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Febbraio 6	Febbraio 18
Azioni Ferrovie	Meridionali	. . . .	L. 650	643
» »	Mediterranee	. . . . . .	» 495	491
» »	Sicule	. . . .	» 567	491
» »	Sarde (preferenza)	. . . .	» 280	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	. .	» 330	330
» »	Gottardo	. . . .	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	. . . .	» 540.50	540
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	. . .	» 284	284
» »	Novara-Seregno	. . .	» —	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 322	322
» »	» 2ª emiss.		» 300	300
» »	Centrale Toscana	. . .	» 495	495
» »	Mediterranee 4 0[0	. .	» 430	429
» »	Meridionali	. . . . .	» 309.50	309.50
» »	Sarde, serie *A.*	. . . .	» 302	304
» »	» serie *B.*	. . . .	» 298	300
» »	» 1879	. . . . .	» 295	297
» »	Pontebba	. . . . .	» 450	457
» »	Nord-Milano	. . . .	» 256	256
» »	Meridionali Austriache	.	» 322	322
» »	Gottardo 4 °/₀	. . . .	» 101.75	101.75

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

21 febbraio. — **Ferrovia Napoli-Ottaiano.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12 meridiane nella sede sociale in Napoli.

21 febbraio. — **Tramvia Novi-Ovada.** — L'Assemblea generale avrà luogo il 21 anzichè il 14 come fu annunciato.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

20 febbraio. — **Società Metallurgica Tempini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. nella sede sociale in Brescia.

VERSAMENTI.

Banca di Torino. — Versamento del settimo decimo di L. 50 sulle azioni sociali. L. 25 dal 5 al 10 aprile, le residue dal 5 al 10 luglio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4204	4152	+ 52	628	609	+ 19
Media	4160	4096	+ 64	657	645	+ 12
Viaggiatori	1,023,934 53	1,058,120 37	— 34,185 84	41,858 15	53,888 08	— 12,029 93
Bagagli e cani	46,493 34	46,456 53	+ 36 81	1,757 14	1,834 84	— 77 70
Merci a G.V. e P.V. acc.	350,282 95	310,784 15	+ 39,498 80	15,172 03	15,292 18	— 120 15
Merci a P. V.	1,588,406 97	1,406,484 28	+ 181,922 69	82,479 65	103,079 60	— 20,599 95
TOTALE	3,009,117 79	2.821,845 33	+ 187,272 46	141,266 97	174,094 70	— 32,827 73
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 31 Gennaio 1892.						
Viaggiatori	27,259,756 51	27,186,335 52	+ 73,420 99	1,582,435 94	1,648,655 59	— 66.219 65
Bagagli e cani	1,216,192 23	1,214,311 88	+ 1,880 35	57,166 80	59,931 37	— 2.764 57
Merci a G V. e P.V. acc.	6,861,825 64	6,725.288 10	+ 136,537 54	375.907 03	368,376 96	+ 7,530 07
Merci a P. V.	30,073,956 51	29,934,683 11	+ 139,273 40	2,345,475 09	2,349,428 95	— 3,953 86
TOTALE	65,411,730 89	65,060,618 61	+ 351,112 28	4,360,984 86	4,426,392 87	— 65,408 01
Prodotto per chilometro						
della decade	715 77	679 64	+ 36 13	224 95	285 87	— 60 92
riassuntivo	15,723 97	15,883 94	— 159 97	6,637 72	6,862 62	— 224 90

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 3ª Decade — dal 21 al 31 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	699.648 75	30.826 71	256.470 90	1 377.956 98	11.371 27	2.376.274 61	4.204 00
1891	911.727 11	33.249 82	293.239 42	1.299.452 95	13.491 51	2.551.160 81	4.204 00
Differenze nel 1892	— 212.078 36	— 2.423 11	— 36.768 52	+ 78.504 03	— 2.120 24	— 174.886 20	—
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	2.046.427 81	90.305 86	730 311 40	3.500.277 63	33.674 56	6.400.997 26	4.204 00
1891	2.391.611 50	94.262 27	792.796 86	3.441.406 89	35.432 26	6 755.509 78	4.204 00
Differenze nel 1892	— 345.183 69	— 3.956 41	— 62.485 46	+ 58.870 74	— 1.757 70	— 354.512 52	—
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	48.660 25	851 29	14 852 10	91.650 26	1.188 96	157.232 86	1.018 00
1891	50 875 73	878 13	15.380 22	87.022 77	1.396 11	155.552 96	995 00
Differenze nel 1892	— 2.215 48	— 26 84	— 498 12	+ 4.627 49	— 207 15	+ 1 679 90	+ 23 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	141.902 19	2.436 14	43.467 60	253.186 65	3.694 30	444.686 88	1.018 00
1891	143.376 53	2.474 73	43.336 52	245.245 77	3.934 41	438.367 96	995 00
Differenze nel 1892	— 1.474 34	— 38 59	+ 131 08	+ 7.940 88	— 240 11	+ 6.318 92	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	485 16	520 62	— 35 46
riassuntivo	1.310 93	1.383 70	— 72 77

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	2 102 00	1.354 35	+ 747 65	5.744 30	4.775 45	+ 968 85
Merci	739 00	781 32	— 42 32	1.903 25	2.011 97	— 108 72
Prodotti indiretti	125 00	161 00	— 36 00	125 00	161 00	— 36 00
Totali	2.966 00	2.296 67	+ 669 33	7.772 55	6.948 42	+ 824 13

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	99.832 00	2.105 00	11 259 00	137.891 00	2.209 00	253.296 00	609 00	415 95
1891	91.865 05	1.863 86	9.238 35	120.714 32	470 97	224.152 55	609 00	368 07
Differenza nel 1892	+ 7.966 95	+ 241 14	+ 2.020 65	+ 17.176 68	— 1.738 03	+ 29.143 45	»	+ 47 82
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 31 GENNAIO 1892					
1891 92	2.146 186 00	44.848 00	251.965 00	2.475 637 00	22.710 00	4.941.346 00	609 00	8 113 87
1890-91	1.918.395 14	37.366 51	227.173 94	2.445.597 06	18.244 39	4.644.777 04	609 00	7.626 89
Differenze nel 1892	+ 227.790 86	+ 7.481 49	+ 24.791 06	+ 32.039 94	+ 4 465 61	+ 296.568 96	»	+ 486 98

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	18.074 00	151 00	1,183 00	9.672 00	66 00	29.146 00	237	122 98
1891	13 334 75	103 01	961 63	6.553 00	45 91	20 998 30	126	166 65
Differenza nel 1892	+ 4.739 25	+ 47 99	+ 221 37	+ 3.119 00	+ 20 09	+ 8.147 70	+ 111	— 43 67
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 31 GENNAIO 1892.					
1891-92	367 935 00	3.195 00	24.047 00	127.806 00	3.000 00	525.983 00	237	2.219 34
1890-91	288 005 54	2.300 29	19.339 23	108.769 33	671 89	419.086 28	126	3.326 08
Differenze nel 1892	+ 79 929 46	+ 894 71	+ 4.707 77	+ 19.036 67	+ 2.328 11	+ 106 896 72	+ 111	— 1.106 74

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Gennaio* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,201.65	9,339.40	1,006.20	645.55	2,436.25	2,563.30	4,091 80	4,273.45	1,494.70	4,414.30	2,300.20	798 85
Bagagli e Cani	68.65	242.35	18.05	2.80	34.05	3.50	33 65	41.25	33.00	32.15	19.30	9 50
Merci a G. V. e P. V. Accel.	468.75	2,439.55	129 95	101.85	331.30	88.60	93.30	483.90	519.30	345.40	215.05	33.10
Merci a P. V.	5,208.40	7,204.85	744.30	2,742.75	884.25	11.45	913.95	2,690 55	1,004.30	2,147.85	893.55	155.05
Totali	8,947.45	19,226.15	1,898.50	3,492.95	3,685 85	2,666 85	5,132.70	7,489.15	3,051.30	6,939.70	3,428.10	996.50

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) – 1a classe	Londra (1) – 2a classe	Parigi (2) – 1a classe	Parigi (2) – 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) – validità	Londra (4) – 1a classe	Londra (4) – 2a classe	Parigi – validità	Parigi – 1a classe	Parigi – 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		8 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50*; *Torino-Parigi, fr. 43,50*; *Genova-Parigi, fr. 55*; *Pisa-Parigi, fr. 56*; *Roma-Pisa, fr. 10.50*; *Roma-Genova, fr. 16*; *Roma-Torino, fr. 21*; *Torino-Pisa, fr. 10.50*; *Parigi-Londra, fr. 18.75.*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

FRATELLI PASTORI
FABBRICA DI LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

AUG. COURTIAL

TORINO — VIA FREJUS, 11, AL FORO BOARIO — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMVIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA — GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1881.

LUIGI CAPRILE

successore DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure

MACCHINE GAZOSE

Cilindri carta per Calandre

TORCHI PER UVA

TORCHIETTI COPIALETTERE

TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

J. A. CHÊNET

Premiato Stabilimento di

Copertoni impermeabili

per ferrovie, tramvie spedizionieri, ecc.

TORINO

Via Cellini, 28

Riparazioni ed affittamenti di copertoni

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Recentissime pubblicazioni:

MANUALE DELL'INGEGNERE CIVILE E DELL'ARCHITETTO

compilato dall'ing. G. CARIATI

Con 430 figure nel testo e 277 tabelle per gli usi della pratica.

Un vol. di 1000 pagine, nitidamente stampato legato in pelle Lire **10**.

Ing. **DONATO SPATARO**

IGIENE DELLE ABITAZIONI

VOL. II.

IGIENE DELLE ACQUE

Proprietà fisico-chimiche - Inquinamento Analisi delle acque potabili - Idrologia - Generalità sulla circolazione delle acque - Idrografia sotterranea d'Italia - Valore sanitario delle varie acque in natura.

Un vol. in-8°, con 171 incisioni e 13 tavole cromolitogr., 1891. — L. **20**.

IL VOL. I: FOGNATURA DOMESTICA 1887, L. **18**.

Ing. **E. BIANCHI-MALDOTTI**

MANUALE DI IDRAULICA

Un vol. in-12°, con 63 fig., 1891. — Lire **6**.

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere*.

MACCHI, IZAR E C.

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27

(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato per la chiusura dei Parchi, Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*

Si spediscono ***gratis*** **disegni e prezzi.**

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 20 Febbraio 1892. NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° gennaio 1892 (*).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano. — *a) Movimenti di terra*: Sono da eseguire in totale m. c. 623,800 di movimento di materie sia in rialzo che in iscavo: la parte eseguita è di m. c. 283,620 di rialzi e di m. c. 320,500 di scavi, e così in totale m. c. 604,120. Nel mese di dicembre p. p. si sono eseguiti m. c. 7,770 fra scavi e rialzi. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale.

b) Opere d'arte: Le opere d'arte sono in N. di 126 fra ponti, ponticelli, viadotti, cavalcavia e sottovia. Di queste opere, 85 sono ultimate e le rimanenti in corso di avanzata costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 99[100 del totale.

c) Gallerie: Sono ultimate le gallerie Artificiale, Santo Stefano, Crostone, Valle Rialba, Fontana Pubblica, S. Martino, S. Giorgio, Vendrignano, Pedfer, Vendrignanino, Cappelletta, Fiumelatte, S. Leonardo e Bellano nella parte compresa nel tronco. Restano da compiersi le rimanenti, che sono: Olcio, Cimitero, Varenna, Morcate e Biosio.

Di queste gallerie in corso di ultimazione, mancano:

1. *Olcio*: m. 302 di rivestimento in calotta e m. 205 di rivestimento dei piedritti;

2. *Cimitero*: m. 22 di rivestimento in calotta;

3. *Varenna*: m. 361 di rivestimento in calotta e m. 263 di rivestimento dei piedritti;

4. *Morcate*: m. 5.50 di scavo in strozzo, m. 353 di rivestimento in calotta, m. 245 di rivestimento dei piedritti e m. 70 di arco rovescio;

5. *Biosio*: m. 57 di strozzo, m. 86 di muratura in calotta e m. 108 di rivestimento dei piedritti.

In complesso, il lavoro compiuto per le gallerie, corrisponde a 99[100 del totale.

d) Case cantoniere: Sono ultimate 19 case; le altre 8 case sono in corso di ultimazione. Il lavoro fatto corrisponde a 85[100 del totale.

e) Stazioni: Sono ultimati i fabbricati della fermata di Abbadia e di Mandello, meno il pozzo della prima che è in costruzione. Tutti i fabbricati delle fermate di Olcio e di Fiumelatte e delle stazioni di Lierna, di Varenna e di Bellano sono molto avanzati, ed in parecchi mancano solo i lavori di finimento.

f) Passaggi a livello: Sono ultimati tutti, ad eccezione delle chiusure.

g) Lavori diversi: Sono eseguiti per circa 3[4 del totale.

h) Armamento: È disteso il primo strato di massicciata per m. 13,366, ed il secondo strato per m. 4850. La posa del ferro è fatta per m. 7200.

Tronco Bellano-Colico. — Si stanno allestendo gli atti per mettere all'incanto i lavori.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — *a) Movimenti di terra*: Il corpo stradale è compiuto, e per la sua esecuzione si è fatto un movimento complessivo di m. c. 772,881, di cui m. c. 320,214 in rialzo e m. c. 452,667 in iscavo.

b) Opere d'arte: Ultimate, ad eccezione di 4 sottovia in corso di esecuzione, e due viadotti, uno di 5 e l'altro di 16 archi, quasi finiti.

c) Gallerie: Le gallerie sono tutte ultimate, meno quella artificiale fra i km. 23.070 e 23.141, cui manca parte della fronte, e di un muro di accompagnamento.

d) Case cantoniere: Le case cantoniere comprese nel tronco sono tutte ultimate.

e) Stazioni: I fabbricati della stazione di Melfi mancano solo dei finimenti. Quelli della fermata di Rapolla sono ultimati. Sono quasi finiti tutti i fabbricati delle stazioni di Barile e Rionero.

f) Passaggi a livello: Il tronco contiene N. 7 passaggi a livello, che sono ultimati, meno le chiusure.

g) Lavori diversi: Sono ultimate N. 20 opere di consolidamento, ed altre trovansi in corso di costruzione.

h) Armamento: È fatta la posa del ferro fino al chilometro 25.600. Sono eseguiti ml. 23,833 di primo strato di massicciata, e ml. 16,635 di secondo strato.

2. Tronco Rionero-Potenza. — Sono in corso i lavori costituenti i lotti 17 e 18, che riguardano la grande galleria dell'Appennino. Il lotto 17 comprende: la stazione di Acerenza, 2 case cantoniere, 3 viadotti, la galleria artificiale

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° dicembre 1891* nel n. 2 del corrente anno.

della Giardiniera, metà della grande galleria dell'Appennino e m. c. 38,000 di movimenti di materie.

Della galleria Giardiniera, lunga metri 176, sono fatti m. 175 in piccola sezione, m. 175 in grande sezione, m. 40 di strozzo, m. 152 di muratura in calotta e m. 11 dei piedritti.

Della galleria di Appennino sono eseguiti: m. 93 di piccola sezione, m. 86 di grande sezione, m. 70 di calotta.

Sono in corso le fondazioni delle case cantoniere e del fabbricato viaggiatori della stazione di Acerenza.

Per le opere d'arte è in corso di fondazione il viadotto.

I movimenti di materie nel tratto di accesso sono fatti per m. c. 1570 di rilevato, e per m. c. 10,500 di scavo.

Il lotto 18 comprende la seconda parte della grande galleria, più la stazione di Avigliano, quattro case cantoniere, due viadotti e 4 ponticelli, oltre al movimento di terra in cui cadono la stazione, le case cantoniere e le altre opere d'arte.

Della grande galleria sono fatti: *scavo:* piccola sezione m. 200, grande sezione m. 185, strozzo m. 146; *muratura:* calotta m. 171, piedritti m. 127, arco rovescio m. 94.

Della stazione di Avigliano sono in corso le murature di fondazione del fabbricato viaggiatori, dei cessi e del piano caricatore.

Delle case cantoniere, una è quasi ultimata, e per un'altra sono in corso le murature di elevazione.

Delle opere d'arte trovasi in corso di fondazione il secondo viadotto.

Dei movimenti di terra sono eseguiti m. c. 8820 di rialzo e m. c. 7170 di scavo.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

a) Movimenti di materie: Il movimento di terra previsto in complesso fra scavi e rialzi è di m. c. 2,779,000, dei quali sono eseguiti m. c. 2,742,110, e cioè m. c. 1,747,910 in rialzo e m. c. 994,200 in scavo. Il lavoro che ancora rimane ad eseguire consiste in sistemazione dei rilevati e delle scarpate delle trincee.

b) Opere d'arte: Sono ultimate, meno una parte che manca dei lavori di finimento.

c) Gallerie: Sono ultimate.

d) Case cantoniere: Ultimate, meno per una parte mancante solo delle opere di finimento.

e) Stazioni: Sono ultimate la fermata di San Nicola e la stazione di Rapolla Lavello. Nelle rimanenti, cioè: stazione di Venosa, stazione di Spinazzola, stazione di San Gervasio, fermata di Poggiorsini, stazione di Gravina, stazione di Altamura, fermata di Casale e fermata di Sant'Eramo, i lavori dei vari fabbricati sono in gran parte ultimati, ed il resto in avanzatissima costruzione.

f) Passaggi a livello: Sono ultimati.

g) Opere diverse: Sono eseguite per 4|5 del loro totale.

h) Armamento: Sono eseguiti m. l. 124,666 di massicciata primo strato e m. l. 32,224 di secondo strato. La posa del ferro è fatta per m. 130,161, dei quali 23,000 già in esercizio, cioè da Rocchetta Melfi a Rapolla Lavello.

IV. Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Canzano. — *a) Movimenti di materie:* Venne previsto un movimento di materie fra scavi e rialzi di m. c. 701,800, cioè m. c. 290,820 in rialzo e m. c. 410,980 in scavo. Il lavoro è ultimato.

b) Opere d'arte: Sono ultimate, meno 26 che mancano dei soli lavori di finimento.

c) Gallerie: Ultimate la Pettorano, Cava, Pineta, Mitra, Voltagrande, Pantano 1° e S. Donato. Sono da ultimare la galleria Artificiale, fra i km. 22.390 e 22.445, alla quale mancano i muri d'ala ed una porzione del volto; la galleria Pantano 2° al cui completamento mancano m. 61 di muratura in calotta, e la galleria Artificiale fra i km. 24.170 e 24.215, cui mancano m. 15 di piedritti e m. 25 di volto.

d) Case cantoniere: Sono ultimate.

e) Stazioni: La stazione di Introdacqua è ultimata. Nelle stazioni di Pettorano e di Canzano mancano solo pochi lavori per completare i fabbricati.

f) Passaggi a livello: Sono ultimati, meno le chiusure.

g) Lavori diversi: Le opere di difesa e di consolidamento sono eseguite quasi completamente.

h) Armamento: La posa del ferro è fatta per m. 25,700. È eseguito il primo strato di massicciata per m. 26,100, ed il secondo per m. 16,440.

Tronco Canzano-Isernia. — Sono in corso di costruzione le grandi gallerie della Maiella e di Montepagano. I lavori eseguiti per la galleria della Maiella, lunga m. 2456, sono i seguenti: *scavo:* piccola sezione m. 1008, grande sezione m. 942, strozzo m. 853; *muratura:* calotta m. 928, piedritti m. 796. Sono poi in corso lo scavo dei due pozzi, pel primo dei quali sono fatti m. 50 di scavo e m. 48 di rivestimento, e pel secondo m. 60 di scavo ed altrettanti di rivestimento. Sono inoltre ultimati il ponticello al km. 41.470, e le due case cantoniere situate, l'una all'imbocco e l'altra allo sbocco della galleria. Per i movimenti di materie sono eseguiti m. c. 29,100 di rialzi e m. c. 13,000 di scavi nei due tratti d'accesso alla galleria stessa.

Nella galleria di Montepagano, lunga m. 3055, sono eseguiti: *scavo:* piccola sezione m. 952, grande sezione m. 890, strozzo m. 811; *muratura:* calotta m. 851, piedritti m. 751, arco rovescio m. 382. Del pozzo n. 1 sono fatti m. 22 di scavo e m. 22 di rivestimento. Sono eseguite, meno le opere di finimento, le due case cantoniere che stanno l'una all'ingresso e l'altra all'uscita della galleria. Dal lato dello sbocco sono inoltre in costruzione due ponticelli ai quali mancano solo i coronamenti. Sono anche eseguiti m. c. 14,000 circa di movimenti di materie per la formazione del corpo stradale nei tratti d'imbocco e sbocco della galleria.

IL DISEGNO DI LEGGE
"TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA E FERROVIE ECONOMICHE,,
alla Camera dei Deputati

Per la discussione di questo Disegno di legge nelle sedute del 6, 10, 11 e 12 corrente e per richiamo a documenti, atti e notizie riferentisi ad esso vedasi il nostro numero 7.

Discussione degli articoli.

(Seguito) Titolo II. — *Ferrovie economiche.*

Seduta del 13 corrente. — L'art. 40 è approvato con un emendamento dell'onorevole *Casana*, accettato dal Relatore della Commissione e dal Ministro dei Lavori Pubblici, per escludere dal vantaggio consacrato dall'articolo le strade ferrate regolate con convenzioni speciali.

L'art. 41 è approvato con un emendamento dell'onorevole *Sella* accettato dal Relatore e dal Ministro, circa la soppressione in questo articolo del richiamo degli articoli 18, 19 e 21; e ciò per rendere possibile la concessione di maggiori facoltà alle altre ferrovie.

Titolo III. — *Disposizioni comuni e transitorie.*

L'art. 42 è approvato con un'aggiunta dell'onorevole *Palberti.*

Gli articoli 43 e 44 sono approvati.

L'art. 45 è approvato: colla soppressione, proposta dal *Relatore* delle parole che si riferiscono all'obbligo di mantenere la zona riservata al carreggio ordinario; e coll'emendamento dell'onorevole *Engel*, accettato dal Relatore, perchè s'inserisca l'obbligo di rispettare le convenzioni speciali.

Un articolo aggiuntivo, proposto dall'onorevole *Engel*, è accettato dal Ministro come raccomandazione: « Nell'atto di concessione sarà sempre prescritto lo scartamento normale pel continente e lo scartamento di uso locale più generale per le isole: fatta eccezione per le ferrovie o tramvie con speciali sistemi di trazione meccanica, come le ferrovie funicolari, le ferrovie di montagna a rotaia dentata e simili ».

L'art. 46 è approvato senza discussione.

L'art. 47 è approvato colla seguente aggiunta, proposta dal *Relatore* ed accettata dal Ministro:

« Lo stesso obbligo di trasporto avranno pei pacchi postali mediante un corrispettivo di centesimi 8 per pacco. Quando sia aumentato il limite massimo di peso attualmente ammesso pei pacchi postali, altro corrispettivo sarà aumentato di centesimi 2 per ogni chilogramma, senza pregiudizio delle speciali convenzioni esistenti ».

Gli articoli 48 e 49 sono approvati senza discussione.

Un articolo aggiuntivo è proposto dall'onorevole *Engel*:

« È vietato adibire il personale per una durata oltrepassante dodici ore in ciascun giorno; ai servizi di ordinamento, di direzione, di locomozione e di sorveglianza dei treni; alle manovre dei segnali, degli scambi e dei treni, ed alla sorveglianza delle linee e delle stazioni, sempre per quanto riguarda il movimento dei treni.

« Il Direttore dell'esercizio d'una tramvia o d'una ferrovia, o chi ne fa le veci, che contravviene a questa disposizione è passibile di multa da L. 50 a L. 1000 ».

Questo non è accettato dal Relatore, nè dal Ministro; e non è approvato dalla Camera.

La *Camera*, invece, approva il seguente *Ordine del giorno*:

« La Camera invita il Governo ad introdurre negli atti di concessione, disposizioni intese ad impedire nell'interesse dell'igiene dei lavoratori e della sicurezza del pubblico, una eccessiva durata di lavoro giornaliero nel personale viaggiante e di sorveglianza. — Sottoscritti: *Marchiori, Sonnino, Suardi, De Martino, Saporito, Pompili, Centi, Marzin, Rossi Girolamo, Lochis, Arbib* ».

L'art. 50 ed ultimo del testo della Commissione è approvato.

Un articolo aggiuntivo, proposto dall'onorevole *L. Cucchi*, è approvato con un'aggiunta del *Ministro*. Eccone il testo:

« La costruzione del materiale mobile per l'esercizio delle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche dovrà essere affidata all'industria nazionale, salvo i patti esistenti per le linee già in esercizio alla pubblicazione della presente legge e salvo le convenzioni commerciali ».

***

Votazione a scrutinio segreto.

Il Disegno di legge fu votato a scrutinio segreto nella seduta del 15 corrente: esso fu approvato con voti 99 contro 83.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

RESOCONTO DELLA CASSA PENSIONI

PER L'ANNO 1890

Il Resoconto della Cassa Pensioni Mediterranea per l'anno 1890, il primo dell'Istituzione — approvato dal Comitato della Cassa Pensioni nell'adunanza del 4 dicembre 1891 e sanzionato dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo nell'adunanza 19 dicembre 1891 — consta di due parti:

1° *Relazione del Comitato d'Amministrazione*, presieduto dal conte comm. Giulio Belinzaghi, Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo;

2° *Relazione dei Sindaci*, per incarico avuto dal Comitato della Cassa stessa nell'adunanza del 10 settembre 1891; questa Relazione è corredata da alcuni *Allegati*.

E noi — come di consueto per i precedenti **Resoconti della Cassa Pensioni Alta Italia** (1) — trattandosi di istituzione diretta a promuovere ed assodare il benessere del benemerito personale ferroviario, noi riportiamo ampia parte del Resoconto 1890, intenti specialmente a dimostrare il concetto pratico e l'utilità di così importante sodalizio ed il suo crescente sviluppo mercè il provvido governo di coloro che sono preposti alla sua direzione ed amministrazione.

***

La Relazione del Comitato d'Amministrazione. — La presentazione del Rendiconto è prescritta dall'art. 39, ultimo paragrafo, del nuovo Statuto; e la Relazione aggiunge alcuni ragguagli sui principali fatti che vi hanno rapporto.

I. *Contabilità*. — La Cassa pensioni Mediterranea, che si è istituita il 1° gennaio 1890 coi valori posseduti alli 31 dicembre 1889 dalle cessate Casse Pensioni Alta Italia e Calabrese (Stralcio Mediterraneo), ha continuato ed amministrarli fino al 1° luglio 1891, data in cui la Commissione mista, di cui l'art. 51 dello Statuto, ha potuto procedere alla divisione fra le tre nuove Casse Pensioni Mediterranea, Adriatica e Sicula, dei titoli di valore e delle altre attività di spettanza delle cessate Casse Pensioni Alta Italia, Romane e Meridionali, esclusa perciò la Cassa Pensioni Calabro-Sicula per la quale fin dal 1887 erasi addivenuto al riparto provvisorio dei relativi capitali.

E, siccome la contabilità di questa Cassa Pensioni Mediterranea si è iniziata prendendo a norma i risultati del lavoro compiuto dalla mentovata Commissione, così il bilancio rappresenta la situazione contabile effettiva della Cassa medesima.

II. *Ripartizione provvisoria del capitale delle cessate Casse Pensioni*. — Già abbiamo detto come la Commissione mista per la ripartizione del capitale delle cessate Casse Pensioni, non abbia ultimato i suoi lavori che nel corrente anno 1891, per cui le notizie relative avrebbero dovuto trovare la loro sede naturale nel resoconto del detto anno; ma siccome la contabilità del 1890 fu retrospettivamente istituita appunto in base ai risultati di tali lavori, così crediamo opportuno di accennare per sommi capi nel presente resoconto ai principali criteri seguiti nella ripartizione in parola. E qui cogliamo volontieri l'occasione per tributare un sincero elogio a tutti i Signori componenti la Commissione mista, per la scrupolosa diligenza ed esattezza alle quali fu informato l'importante e complicato lavoro, da essa condotto a termine in un periodo di tempo relativamente breve.

Innanzi tutto venne stabilito che ogni e qualunque specie di titoli posseduti dai cessati Sodalizi, fosse ripartita fra le nuove Casse in proporzione dei capitali che, secondo il riparto, sarebbero loro stati assegnati, e che il valore dei titoli stessi fosse quello medio risultante dai prezzi segnati nel listino della Borsa di Roma durante il periodo dal 1° dicembre 1889 al 31 gennaio 1890, deducendo l'interesse in media già maturato. Per i titoli non quotati alla Borsa di Roma, si ricorse ai listini delle piazze ove erano quotati.

All'appoggio quindi dei bilanci al 31 dicembre 1889 dei tre Sodalizi Alta Italia, Romane e Meridionali, si venne a stabilire il capitale ripartibile fra le nuove Casse, tenendo conto, oltre che del valore assegnato come sopra ai titoli, anche delle somme riscosse o pagate da queste ultime per conto delle cessate.

Il capitale necessario al servizio delle pensioni esistenti alla data dell'attuazione del nuovo Statuto e che appartenevano alle Casse cessanti, venne calcolato in base ai risultati delle tavole all'uopo predisposte dall'Ufficio di questa Cassa Pensioni ed accettate dalla Commissione, nelle quali tavole venne tenuto conto delle probabili future riversibilità.

Il residuo capitale, a norma delle disposizioni Statutarie, venne assegnato alle nuove Casse in ragione degli stipendi ed assegni soggetti a ritenuta di cui i rispettivi compartecipanti erano provvisti.

Sommato poi per ciascuna nuova Cassa il capitale spettantele per il servizio delle pensioni con quello dovutole quale quota parte del residuo anzidetto, si venne a stabilire il fondo complessivo che sarebbe spettato ad ognuna delle nuove Casse se la ripartizione avesse avuto luogo al 1° gennaio 1890.

Ma poichè il riparto effettivo non avvenne che al 1° luglio scorso, così dovevansi computare anche gli interessi fino a tal giorno, sui capitali esistenti al 31 dicembre 1889; per il che fu convenuto di calcolare questi interessi, in base agl'importi effettivamente riscossi o maturati al 30 giugno 1891 pei *coupons* dei titoli di valore; ed in ragione del 4.50 0/0 annuo capitalizzabile di semestre in semestre, sulle somme giacenti in Cassa e che, coll'accennata riscossione dei *coupons* od altrimenti, s'andavano di mano in mano riscuotendo dalle nuove Casse per conto delle cessate, assegnando pure l'interesse del 4.50 0/0 all'anno, capitalizzabile come sopra, sui capitali occorrenti per il servizio delle pensioni.

Nel quadro allegato *B* sono specificati i vari titoli pervenuti dalle cessate Casse Pensioni a quella Mediterranea, in conseguenza del riparto in parola.

III. *Pagamanto delle pensioni a rate bimestrali*. — L'articolo 33 del nuovo Statuto stabilisce il pagamento delle pensioni a rate bimestrali, mentre quello dell'Alta Italia lo

(1) Per richiamo a precedenti *Resoconti* vedi n. 3 del 1891; in esso e nei successivi numeri 5 ed 8 abbiamo detto del Resoconto 1889.

fissava a rate trimestrali, ed i Regolamenti delle Casse Pensioni Romane, Meridionali e Calabro-Sicula a rate mensuali. Nell'intento di avere un sistema uniforme in tutta la Rete per il pagamento delle pensioni sia vecchie che nuove, il Comitato, valendosi della facoltà prevista all'art. 43, § 6°, del nuovo Statuto, e d'accordo coll'Adriatica, addivenne alla modificazione dei vecchi Statuti e Regolamenti nella parte di cui è caso, stabilendo il pagamento a rate bimestrali per tutte indistintamente le pensioni.

Com'era facile a prevedersi, siffatta disposizione riuscì gradita alla gran maggioranza dei pensionati, la quale essendo composta di quelli provenienti dal Sodalizio Alta Italia, videsi abbreviata di un mese la scadenza per la riscossione dell'assegno vitalizio; ma alcuni provenienti dalle altre Casse, specie quelli delle Romane, abituati invece a riscuotere i loro assegni ogni mese, pregarono perchè venisse loro continuato siffatto sistema, ed altri, ritenendo poi che il provvedimento preso fosse illegale, fecero citare la Cassa Pensioni davanti la R. Pretura.

I reclami che in proposito pervennero a questa Cassa Pensioni, non mancarono di farsi sentire anche alla Cassa dell'Adriatica, la quale, per togliere ogni e qualsiasi motivo di malcontento da parte dei pensionati, adottò il temperamento di ripristinare il vecchio sistema del pagamento mensuale, per le pensioni che al 31 dicembre 1889 si pagavano a scadenza mensile. E siccome anche da parte del R° Ispettorato Generale delle Strade ferrate, erano pervenute raccomandazioni perchè si revocasse la presa deliberazione, così anche questo Comitato, nonostante l'esito favorevole ottenuto davanti la R. Pretura nella causa intentatagli da quei pensionati che volevano impugnargli il diritto di modificare i vecchi Regolamenti; tenuto conto delle accennate raccomandazioni, ha creduto conveniente di seguire l'Adriatica nel particolare in questione, mantenendo peraltro, come essa, il nuovo provvedimento per tutti i pensionati dal 1° gennaio 1890 in poi, qualunque sia lo Statuto o Regolamento da essi prescelto.

IV. *Tassa d'assicurazione.* — L'Ispettore Demaniale del Circolo di Milano, in seguito ad una ispezione fatta all'Ufficio Amministrativo di questa Cassa Pensioni, per verificare se i documenti prodotti dagli interessati, allo scopo di ottenere la liquidazione od il pagamento di pensioni o di sussidi erano in regola colle disposizioni della legge sul bollo, domandava il pagamento, a cominciare dal secondo semestre 1885 in avanti, della *tassa d'assicurazione* prevista al titolo II, art. 1°, N° IV, della legge 8 giugno 1874, N° 1947, Serie 2ª, stabilita cioè nella misura di centesimi trenta (doppio decimo compreso) per ogni cento lire di versamento fatto dai compartecipanti, esclusi perciò dal computo il contributo della Società e gli altri proventi, considerando il Sodalizio come una Società di Mutua Assicurazione.

Il Comitato, vista la legge e la natura della tassa; sentito espressamente anche il parere dei Legali, che fu favorevole alla tesi sostenuta dal predetto Ispettore Demaniale, deliberava di accogliere la relativa domanda.

V. *Riscatti di servizî agli effetti della pensione giusta l'art. 45 del nuovo Statuto.* — Durante l'anno 1890, chiesero ed ottennero di riscattare agli effetti della pensione, i servizî ferroviari, militari o governativi previsti all'art. 45 del nuovo Statuto, N° 99 impiegati od agenti, dei quali N° 10 vi rinunciarono in seguito per ragioni economiche. Dei rimanenti 89, N° 27 pagarono il rispettivo debito in una sola volta all'atto della concessione del riscatto, versando complessivamente la somma di L. 24,523. 17; e gli altri 62 il cui debito ammonta complessivamente a L. 49,300.06, lo estinguono a rate. Nei dati che precedono sono esclusi i riscatti accordati al personale di Pietrarsa e Granili, trattandosi di una speciale concessione fatta dal cessato Comitato Alta Italia, prima cioè dell'attuazione del nuovo Statuto; concessione che, per le ragioni già addotte nel resoconto Alta Italia dell'anno 1889, non ebbe il suo effetto che nell'anno 1890.

VI. *Dati statistici.* — Per meglio soddisfare alle esigenze tecniche del sodalizio, venne introdotta una radicale riforma nella statistica; riforma che, importando un considerevole lavoro d'impianto, non ha permesso finora di raccogliere i dati relativi all'anno 1890, i quali però verranno pubblicati unitamente a quelli del 1891 nel rispettivo resoconto.

VII. *Risultati amministrativi e finanziari dell'annata.* — I compartecipanti assegnati al 1° gennaio 1890 alla Cassa Pensioni Mediterranea erano . . . N. 22,051

Durante l'anno avvennero le seguenti variazioni: Ammessi . . . . » 1,143

Sommano N. 23,194

Eliminati	Morti.	N. 206	
	Dimissionari e destituiti .	» 100	» 637
	In quiescenza . .	» 331	

Compartecipanti esistenti alli 31 dicembre 1890 N. 22,557

Le pensioni vitalizie e temporanee (N. 3,343) il cui servizio venne dal 1° gennaio 1890 assunto per ragioni di territorialità dalla Cassa Pensioni Mediterranea, importavano una somma di annue . . . . L. 1,921,494. 875

Nel corso dell'anno 1890 se ne liquidarono N. 450 per un importo di annue . » 358,748. 25

L. 2,280,243. 125

Deducendo da questa somma l'ammontare di quelle (N. 174) cessate in detto anno per morte o per i motivi previsti dagli Statuti e Regolamenti . . . . . » 123,569. 54

Si ha l'importo delle N. 3,619 pensioni inscritte in bilancio alli 31 dicembre 1890 in . . . . L. 2,156,673. 585

Il bilancio di Cassa dello scorso anno si compendia nei seguenti risultati:

Entrate	L.	5,528,116. 15
Spese	»	2,071,817. 56

Rimanenza attiva dell'esercizio 1890 L. 3,456,298. 59

a cui, aggiunto il Fondo iniziale assegnato al 1° gennaio 1890 alla Cassa Pensioni Mediterranea in . . . . . . » 42,287,733. 09

Si avrà il totale del Fondo Pensioni alli 31 dicembre 1890 in . . . . L. 45,744,031. 68

***

La Relazione dei Sindaci accenna, anzitutto, sommariamente ai criteri seguiti nella compilazione della contabilità del sodalizio, la quale non ha potuto essere iniziata fino a tanto che non fosse ultimato il riparto provvisorio dei capitali delle cessate Casse Pensioni; ciò che avvenne alla data del 1° luglio 1891.

Il conto patrimoniale al 1° gennaio 1890 venne aperto passando alla Cassa Pensioni Mediterranea i fondi esistenti alli 31 dicembre 1889 nelle Casse Pensioni Alta Italia e Calabrese (Stralcio-Mediterraneo) quali risultano dai rispettivi Resoconti di quell'anno, deduzione fatta della somma che la Commissione di Riparto ha prelevato dal fondo Alta Italia e consegnato alla Cassa Pensioni Mediterranea per i pagamenti che questa doveva ancora fare per conto della prima. Vi si aggiunse il maggior valore in base ai prezzi di Borsa, attribuito dalla detta Commissione ai titoli di spettanza della Cassa Pensioni Alta Italia che prima erano calcolati al prezzo d'acquisto, esclusi però i titoli ammortizzati dal 1° gennaio 1890 in poi, i quali furono scaricati per il solo prezzo d'acquisto, non conoscendosi all'epoca del rimborso, quale valore avrebbe loro assegnato la Commissione di Riparto.

Detto conto patrimoniale venne poi addebitato degli importi rispettivamente spettanti al 1° gennaio 1890 alle Casse Pensioni Adriatica e Sicula, sui fondi dell'Alta Italia e Calabrese; ed accreditato degli importi spettanti alla Cassa

Pensioni Mediterranea sui fondi delle Romane e Meridionali. Naturalmente venne pure regolato il conto degli interessi in relazione alle quote di capitale rispettivamente assegnate alle nuove Casse Pensioni, per cui la situazione contabile del Sodalizio Mediterraneo al 31 dicembre 1890 offre i seguenti risultati:

Attività.

Titoli di valore in deposito alli 31 dicembre 1890 presso la Cassa Pensioni Mediterranea, calcolati al prezzo d'acquisto, compresi gli interessi maturati alla data anzidetta	L.	51,126,928. 32
Fondo di Cassa: in danaro . L. 354,025. 33; in marche da bollo » 114. 05		
	L.	354,139. 38
Maggior valore assegnato dalla Commissione di Riparto ai titoli anzidetti . .	»	4,014,935. 71
Crediti diversi	»	2,223,823. 86
Totale .	L.	57,719,827. 27

Passività.

Debito verso la Cassa Pensioni:		
Adriatica . . L. 11,187,269. 48		
Sicula . . . » 60,469. 00		
la cessata Cassa Pensioni Alta Italia . . » 19,930. 14		
Pagamenti in corso . » 708,126. 97		
	L.	11,975,795. 59
Fondo pensioni alli 31 dicembre 1890	L.	45,744,031. 68

come risulta dai quadri Allegati *A* e *B*.

Venne pure ispezionata la contabilità speciale per l'amministrazione del fondo indiviso, destinato dall'art. 35, § 4, del Capitolato annesso alla Legge sulle Convenzioni 27 aprile 1885, a colmare i disavanzi di tutte le cessate Casse Pensioni e Soccorso, fondo la cui amministrazione è stata, d'accordo fra i varî sodalizi interessati affidata alla Cassa Pensioni Mediterranea per le somme rappresentanti il 2 0|0 dell'aumento sul prodotto iniziale verificato per la Rete Mediterranea, ed alle Casse Pensioni Adriatica e Sicula per le somme provenienti dallo stesso aumento sulle rispettive Reti, e anche qui si riscontrò esatta la situazione di cui l'allegato *D*, che si riassume nei seguenti risultati:

L. 11,070 Rendita Italiana 5 0|0 al prezzo d'acquisto	L.	208,134. 82
Fondo in Cassa	»	34. 98
Totale del fondo indiviso . .	L.	208,169. 80

Nel proporre pertanto al Comitato di voler approvare i bilanci, i Sindaci — Mantegazza comm. Saule e Frescot comm. Cesare — sentono il dovere di esternare la loro piena soddisfazione pel modo veramente esemplare con cui funziona l'ufficio della Cassa Pensioni, il quale ha saputo eziandio molto lodevolmente superare il periodo critico della trasformazione dei vecchi sodalizî; e non dubitano di interpretare i sentimenti dell'intero Comitato tributando la meritata lode agli impiegati tutti dell'Ufficio stesso, ed in particolare al solerte personale dirigente, nonchè ai Funzionarî Superiori della Ragioneria Centrale, che sopraintendono anche a questo ramo dell'Amministrazione.

⁂

Seguono gli Allegati:

A. Resoconto dell'anno 1890;

B. Composizione virtuale del fondo della Cassa Pensioni alli 31 dicembre 1890;

C. Aumenti e diminuzioni che si verificarono nelle pensioni e nei loro importi durante l'anno 1890;

D. Situazione alli 31 dicembre 1890 del Fondo speciale per colmare i disavanzi delle Casse Pensioni e di Soccorso.

NECROLOGIA

COMM. CALISTO BERTINA.

La sera del 13 corrente è morto a Firenze il commendatore **CALISTO BERTINA**, *Vice Direttore Generale delle Strade Ferrate della Rete Adriatica.*

Egli aveva circa 65 anni; quaranta di essi trascorsi in lunga ed onorata carriera, durante la quale — uomo di svariata cultura, di indole mite, affabilissimo, indulgente verso gli altri — ebbe sempre per sè la più rigida idea del dovere.

Nato il 16 settembre 1826 in Torino da nobile famiglia piemontese, potè, giunto alla età maggiore, entrare negli uffici del conte Camillo Benso di Cavour, del quale fu uno dei segretari particolari nei primordi della carriera del grande statista.

Passato alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici, grazie alla sua attività ed alla sua competenza nelle materie ferroviarie, salì rapidamente di grado in grado fino a quello di Capo-divisione.

Nel 1872 venne invitato dal Governo ad assumere la carica di Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie Romane, che allora versavano in cattive condizioni; ed egli si addossò il non lieve incarico il 9 gennaio 1872. Il 17 aprile 1879, per la morte del Direttore Generale comm. De Martino, fu nominato reggente la Direzione Generale delle Ferrovie Romane; e nel 1885, dopo le convenzioni, Vice-Direttore Generale della Rete Adriatica.

Durante l'ufficio di Direttore dell'Esercizio delle Romane il comm. Bertina ebbe ampio campo ad adoperarsi secondo la sua esperienza nella questione ferroviaria e secondo la sua valentia di mente organizzatrice e di pratico amministratore; in modo da garantire il buon andamento della gestione affidatagli. Ne furono prova gli ordinamenti da lui stabiliti, che ne migliorarono l'andamento, tanto in rapporto allo stato delle linee ed al loro esercizio, quanto in rapporto all'amministrazione ed al personale.

Ma della sua operosità il comm. Bertina diede ancor maggiore prova quando nel 1879 assunse la reggenza della Direzione Generale delle stesse Ferrovie Romane. Gli è in tale sua qualità che egli potè più liberamente attuare il suo programma; cosicchè nel 1885 consegnò alle due grandi Società ferroviarie italiane — la Mediterranea e l'Adriatica — la rete delle Ferrovie Romane in ottime condizioni d'esercizio e con un ordinamento amministrativo, che rivela la mente organizzatrice e l'animo benefico di chi lo stabilì. E con queste ultime parole accenniamo alle basi sulle quali furono da lui ricostituite la Cassa pensioni e quella di soccorso, ma più specialmente quest'ultima; nella quale fu ammesso per la prima volta il principio, conservato anche adesso presso le nuove amministrazioni, di un sussidio giornaliero vitalizio a favore del basso personale che per motivi di salute o di vecchiaia diviene inabile a proseguire nel servizio.

Il comm. Bertina fu molto amato; e sarebbe difficile il dire, se più sapesse conquistarsi le affezioni con l'ingegno, con la bontà o col rispetto che ispirava la dignità e integrità del suo carattere.

Egli è morto sinceramente e universalmente compianto.

⁂

Il trasporto funebre, di cui assunse la direzione l'Amministrazione della rete Adriatica, fu solennissimo.

Ai lati del lungo corteggio era una quantità enorme di personale delle Ferrovie Adriatiche e delle Mediterranee, delle Società delle Tramvie, delle Banche, e di altre Società.

Ai lati del feretro stavano, fra gli altri, il conte Bastogi, il comm. Borgnini, il comm. Serafini rappresentante il prefetto, il comm. Dainelli rappresentante il Sindaco.

Seguivano la Giunta, il Consiglio Comunale, di cui il comm. Bertina fu membro, e infinito stuolo di amici e di funzionari.

Un carro seguiva carico di corone e altre tre carrozze cariche pur esse di corone e di fiori.

La salma fu trasportata, il giorno 15, prima alla cappella della Misericordia e poi alla stazione centrale di S. Maria Novella; donde partì per Torino.

Ed a Torino ebbe gli onori dovuti ai suoi meriti. La bara posta su di un carro di 1ª classe a 4 cavalli, fu accompagnata dalla stazione di P. N. al Cimitero dai parenti e da numeroso stuolo di funzionari superiori e subalterni delle due Società Adriatica e Mediterranea, dai rappresentanti l'Ispettorato governativo ferroviario, il Municipio ed altre Autorità, nonchè da parecchi amici. Al carro coperto di splendide corone, seguivano due vetture con altre numerose corone.

Al Cimitero l'avv. comm. Pier Luigi Pollini, Capo del Servizio del Contenzioso della Società Adriatica, disse, a nome della medesima, brevi eloquenti parole in elogio dell'esimio estinto.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Seguito di discussione e approvazione.* — Come già nel n. 7, rinviamo, circa il disegno di legge *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche*, i nostri lettori allo speciale articolo in questo stesso numero.

Commissioni. — *Lavori.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nella « Cronaca » del n. 7, aggiungiamo che la Giunta generale del bilancio, incaricata dell'esame del disegno di legge (N. 138 *bis*) *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* ha discusso, il 18 corrente, in adunanza plenaria, sulla relazione dell'on. *Marchiori*. La discussione fu lunga ed assai viva; essa fu rinviata ad altra adunanza.

Si è intanto manifestata una corrente propensa a modificare la legge proposta dal Ministero, nel senso di tenere distinti i provvedimenti destinati a liquidare gli impegni finora contratti, da quelli diretti a fornire i mezzi necessari per tronchi e per linee non ancora appaltati; nonchè a risolvere la questione del personale straordinario.

Interpellanze. — *Svolgimento.* — Nella seduta del 15 corrente ebbe luogo lo svolgimento di una interpellanza dell'on. Valle al Ministro dei Lavori Pubblici *sulle cause che possono avere determinato i disastri ferroviari avvenuti sulle linee italiane.*

L'*interpellante* attribuì i disastri ferroviari principalmente ai ritardi, i quali sono poi occasionati un po' dalle tristi condizioni del materiale ed un po' da inavvertenza del personale. Si richiamò quindi ai consigli ed ai provvedimenti suggeriti, circa i ritardi, dalla Commissione d'inchiesta (1) eletta nel 1887 dal ministro Saracco; indicò i miglioramenti che dovrebbero essere introdotti nella segnalazione, nei freni ed in altre parti del servizio ferroviario. Eccitò a diminuire l'eccessivo lavoro al quale è sottoposto il personale ed a retribuirlo più giustamente. Deplorò la scarsezza degli ispettori governativi e l'inefficacia assoluta della vigilanza.

Il *Ministro dei Lavori Pubblici* — rispondendo all'interpellante — incominciò col notare che, in rapporto al movimento, il nostro servizio ferroviario non solo può considerarsi dei migliori, ma è in continuo progresso per la diminuzione degli accidenti ferroviari, come risulta dalla statistica che si tiene in perfetta regola. Accusò di esagerazioni i dati relativi all'orario del personale ferroviario, esposti dall'interpellante; e dichiarò che non potranno essere migliorate le retribuzione del personale medesimo finchè non aumentino i proventi delle Società, i quali sono tutt'altro che lauti, come generalmente si crede. Aggiunse che dall'attuazione delle Convenzioni in poi gli stipendi, anche del personale inferiore, sono stati aumentati del 9 per cento, e che il Governo non ha mai voluto approvare il ruolo organico del personale per non pregiudicare ulteriori miglioramenti. Assicurò che l'Ispettorato va ogni dì più perfezionandosi e che diverrà in breve un congegno utilissimo. Rispondendo poi riguardo alla parte che riguarda i miglioramenti del materiale, disse che molto vi sarebbe da fare riguardo ai binari, ai vagoni, alle stazioni, ma occorrono centinaia di milioni per far tutto in un tratto; perciò si è costretti di procedere poco a poco. In conclusione, i desideri dell'on. Valle sona tenuti in conto da parte del Governo, e saranno contentati appena si potrà; però bisogna che il pubblico e gl'impiegati ferroviari si persuadano che non si può in pochi mesi riparare, per l'insufficienza assoluta dei mezzi pecuniari, a tutti gl'inconvenienti che si lamentano.

L'*interpellante* riconobbe che il nostro servizio ferroviario è discreto, se non buono; e che forse i disastri ferroviari sono da noi meno frequenti che in altri paesi, ma è pur vero che da noi i ritardi sono frequentissimi e contro di essi non vi è ricorso possibile. Aggiunte altre osservazioni e raccomandazioni, non si dichiarò soddisfatto; ma ad ogni modo dichiarò confidare che il Governo vorrà studiare gli argomenti che egli ha svolto.

(1) Circa la *Commissione d'inchiesta sulle cause dei ritardi dei treni*, vedi nel *Monitore:*
Nel n. 47 del 1887, il *Decreto ministeriale per l'istituzione della Commissione;*
Nel n. 2 del 1888, il *Questionario sottoposto alla Commissione;*
Nei numeri 11, 12 e 16 del 1889, gli *Atti della Commissione d'inchiesta.*

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Visita di ricognizione, visita ufficiale di collaudo ed apertura al pubblico esercizio di alcune linee costrutte dalla Mediterranea.

Sappiamo che sono stati recentemente presi accordi fra il R. Governo (Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) e la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo in merito all'apertura al pubblico esercizio di alcune delle linee costruite dalla Società stessa in base alle Convenzioni 21 giugno e 29 settembre 1888.

Le nuove linee o tratte che saranno prossimamente collaudate dal R. Governo ed aperte al pubblico, sono le seguenti:

a) Linea Cornia-Piombino, fra la Stazione di Campiglia marittima della Pisa-Roma, presso il torrente Cornia, e la città di Piombino, avente porto d'imbarco per l'Isola d'Elba: lunghezza km. 15 circa; giorno fissato per la visita di ricognizione preliminare da parte dei Servizi sociali 5 marzo 1892; giorno fissato per la visita ufficiale di collaudo da parte del R. Governo 20 marzo 1892; giorno fissato per l'apertura al pubblico esercizio 5 aprile 1892.

b) Linea da Sparanise (sulla Roma-Napoli) *a Gaeta:* lunghezza km. 55 circa; visita di ricognizione preliminare 10 aprile 1892; visita ufficiale di collaudo 20 aprile 1892; apertura al pubblico esercizio 4 maggio 1892.

c) Linea Roma-Segni, variante di rettifica e miglioramento della prima tratta della linea Roma-Napoli, a doppio binario e colle modalità di linea di grande traffico: lunghezza km. 48 circa; visita di ricognizione preliminare 15 aprile 1892; visita ufficiale di collaudo 1° maggio 1892; apertura al pubblico esercizio 18 maggio 1892.

d) Linea Velletri-Terracina: lunghezza km. 80 circa; visita di ricognizione preliminare 2 maggio 1892; visita ufficiale di collaudo 10 maggio 1892; apertura al pubblico esercizio 27 maggio 1892.

e) Linea Cuneo-Saluzzo: lunghezza km. 35 circa; visita di ricognizione preliminare 1° settembre 1892; visita ufficiale di collaudo 10 settembre 1892; apertura al pubblico esercizio 23 settembre 1892.

f) Tronco Rocchetta Melfi-Monteverde, prima parte della *linea Rocchetta Melfi*-(Ponte Santa Venere)-*Avellino:* lunghezza del tronco km. 15 circa (l'intera linea fino ad Avellino misurerà circa km. 120); visita di ricognizione preliminare 1° marzo 1892; visita ufficiale di collaudo 14 marzo 1892; apertura al pubblico esercizio 29 marzo 1892.

Si ha così un totale di km. 248 circa di nuove linee che saranno aperti al pubblico dalla Società del Mediterraneo nel corrente anno, e saranno compresi per km. 50 nel primo Compartimento (a nord di Roma) e per km. 198 nel secondo Compartimento (a sud di Roma).

Le date suesposte per le visite preliminari e di collaudo e per le aperture al pubblico, saranno poi per ogni singolo caso confermate dai competenti uffici, potendo essere alquanto modificate in seguito alle condizioni atmosferiche.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(Apertura all'esercizio del tronco Lucca-Ponte a Moriano).

Col giorno 15 corrente, come abbiamo già preannunciato, venne aperto all'esercizio il tronco Lucca-Ponte a Moriano, della linea Aulla-Lucca, comprendente le stazioni di San Pietro a Vico e di Ponte a Moriano, le quali sono abilitate a tutti i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè a quelli dei veicoli e del bestiame in servizio interno e cumulativo italiano.

Entrambe le dette stazioni sono fornite di piani caricatori di fianco e di testa e di sagoma limite; quella di Ponte a Moriano è inoltre provvista di una *grue* da 6 tonnellate, e di bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate.

><

Ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo.

(Stato lavori tronco Fabriano-Pergola al 1° febbraio 1892).

Durante il mese di gennaio p. p., in causa dei geli, rimasero sospesi i lavori di muratura allo scoperto lungo il tronco della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo, compreso fra Fabriano e Pergola, in appalto all'Impresa Adolfo Lori per la somma di L. 7,368,090. Si lavorò soltanto nei movimenti di terra, nelle gallerie e nei lavori di finimento nell'interno di alcune case cantoniere. Le espropriazioni sono state completate. Continuarono le provviste di sabbia, calce, pietrame e mattoni, specialmente agl'imbocchi delle diverse gallerie. L'importo dei lavori eseguiti lungo il tronco a tutto gennaio p. p. ammonta a L. 2,215,000.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

(Stato lavori tronco Cosenza-Pietrafitta al 1° febbraio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del primo tronco della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, compreso fra Cosenza e Pietrafitta, in appalto all'Impresa Adone Aletti per la somma di L. 10,552,472, riceviamo le seguenti informazioni che si riferiscono al 1° del corrente mese.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto gennaio p. p. ammonta a L. 350,000.

Proseguono le pratiche per le *espropriazioni*, che sono ancora da sistemare per soli tre proprietari. I *movimenti di materie* sono limitati all'apertura di alcune trincee. Le *murature* eseguite fin qui riguardano: tre case cantoniere doppie, il fabbricato viaggiatori e quello dei cessi della stazione di Pedace. Sono in corso di esecuzione alcune opere di consolidamento.

Lungo questo tronco sono da perforare le 10 seguenti *gallerie:*

1. Tribunali di m. 414.75.	6. 4ª Cardone di m. 262.95.
2. Catena di metri 674.70.	7. 5ª Cardone di m. 257.50.
3. 1ª Cardone di m. 237.25.	8. 6ª Cardone di m. 110.40.
4. 2ª Cardone di m. 119.37.	9. Pietrafitta di m. 1602.80.
5. 3ª Cardone di m. 506.50.	10. Calice di metri 313.—

Sono in costruzione soltanto la 3ª, la 5ª e l'8ª.

><

Per il trasporto ferroviario dei piccoli pacchi fino a 10 chilogrammi.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del R. Governo il progetto della tariffa speciale comune provvisoria N. 11 (grande velocità) pel trasporto dei piccoli pacchi, del peso fino a 10 chilogrammi, valevole in via di esperimento per un anno.

I prezzi della tariffa medesima sono i seguenti, distinti per zone di percorrenza e per peso dei pacchi:

ZONE DI PERCORRENZA	fino a 4 chilogrammi	oltre 4 e fino a 7 chilogrammi	oltre 7 e fino a 10 chilogrammi
fino a 200 chilometri .	0.40	0.60	0.70
da 201 a 500 chilometri	0.60	0.90	1.20
oltre 500 chilometri . .	1.—	1.50	2.—

Per le spedizioni da farsi, colla tariffa della quale trattasi, è obbligatoria l'affrancazione.

La tariffa, salve poche modificazioni, corrisponde a quella già da tempo predisposta d'accordo fra le Società ferroviarie interessate ed il Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Per richiamo a precedenti informazioni circa l'andamento della questione per il trasporto ferroviario dei pacchi postali da 3 e da 5 chilogrammi e dei piccoli colli fino a 10 chilogrammi, vedasi nel *Monitore* del 1891: numero 47, pag. 752; n. 45, pag. 719; n. 44, pag. 702; n. 43, pag. 688; n. 42, pag. 672; n. 38, pag. 604.

><

Per la validità promiscua biglietti andata e ritorno sulla linea Pisa-Livorno.

Sappiamo che in seguito ad accordi presi fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, relativi alla validità promiscua, sul tronco Pisa-Livorno, dei biglietti di andata e ritorno da Livorno per oltre Pisa e da oltre Pisa per Livorno, venne stabilito di attuare il desiderato provvedimento col primo del prossimo mese di marzo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare un progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo all'alzamento di livellette fra i km. 45.375 e 47.405 della *linea Taranto-Reggio*. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto, ammonta complessivamente a L. 28,500.

><

Il Consiglio di Stato ha dato parere:

a) sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'*Impresa Marsaglia Giovanni* per la costruzione del tronco della ferrovia da Novara a Varallo, compreso fra Borgosesia e Varallo;

b) su una domanda di compensi presentata dalla *Impresa Luigi Medici* nella sua qualità di costruttrice del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco compreso fra Rutino e Vallo.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quelle per le ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione governativa un *supplemento* (3°) *all'edizione italiana della tariffa italo-austro-ungarica*, completato con tutte quelle modificazioni ed aggiunte che furono già introdotte nella parte italiana delle altre tariffe internazionali.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche di quelle per le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione governativa:

a) *la tariffa speciale comune N. 201, grande velocità, italo-franco-inglese*, relativa al trasporto di messaggerie,

merci, seta e derrate da alcune stazioni italiane a Londra o viceversa, in transito per la Francia (via Modane);

b) *la tariffa speciale pel trasporto delle merci a grande velocità in servizio diretto fra Londra e determinate stazioni italiane* (via Gottardo-Basilea-Anversa).

Le suindicate tariffe, per accordi presi fra le Società estere interessate e le nostre tre principali Amministrazioni ferroviarie, dovrebbero essere attuate col primo del prossimo mese di marzo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Estensione di tariffa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito a richiesta della *Ditta G. B. Manfredi e Denina G.*, ha disposto che, a datare dal 1° marzo p. v. la tariffa locale N. 209, P. V., venga estesa ai trasporti di tubi in ghisa in partenza dalla stazione di Mondovì.

(Proposta di modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura delle vigenti tariffe delle tre grandi Reti).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, a nome e per conto anche delle Amministrazioni delle Reti Mediterranea e Sicula, ha presentato all'approvazione governativa la seguente proposta di modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura delle vigenti tariffe.

Reti del continente e servizio cumulativo colla Rete Sicula. — All'attuale voce della nomenclatura: « *Pasta di legno, di paglia o di altra simile sostanza per la fabbricazione della carta, ecc.* » sostituire la seguente: « *Pasta per carta di legno, di paglia, di stracci o di altra simile sostanza* » anche in forma di cartoni purchè bucati o guastati in modo » che non possano servire come tali ».

Tariffa speciale N. 109, P. V.: Alla serie *E* della tariffa speciale, modificare di conformità la voce: « *Pasta di legno, di paglia* », *ecc.*

Tariffa locale, N. 226, P. V.: Per le Reti Mediterranea ed Adriatica, modificare l'intestazione della serie *A* di detta tariffa locale nel modo che appresso: — *Serie A:* « Pasta per carta di legno, di paglia, di stracci, o di altra » simile sostanza preparata da stabilimenti nazionali anche » in forma di cartoni, purchè guastati o bucati in modo che » non possano servire come tali ».

Aggiungere alla nomenclatura delle merci le seguenti voci: « *grappa*, vedi acquavite » ; « *mistrà*, vedi liquori ».

Rete della Sicilia. — Modificare l'attuale voce della nomenclatura « *Pasta di legno, di paglia* », *ecc.* come appresso: « Pasta per carta di legno, di paglia, di stracci o » di altra simile sostanza anche in forma di cartoni purchè » bucati o guastati in modo che non possano servire come » tali ».

Aggiungere alla nomenclatura stessa le nuove voci: — « *grappa*, vedi acquavite »; « *mistrà*, vedi liquori ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Perizia di maggiori spese per il completamento del ponte sul Po a Cremona, *lungo la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino* e la strada provinciale Cremona-Piacenza;

2. Progetti delle due *ferrovie economiche S. Severo-Rodi* e *Manfredonia-Monte S. Angelo*;

3. Progetto d'appalto dei ferri minuti di armamento pei *tronchi Casarsa-Spilimbergo*; *Sora-Balsorano*; *Comiso-Vittoria*, e per gli ampliamenti delle *stazioni di Velletri e di Saluzzo*;

4. Progetto di lavori di difesa contro il fiume Reno al km. 22.835 della *linea Bologna-Pistoia*;

5. Progetto d'appalto per la fornitura di scambi per tre stazioni lungo il 1° tronco Bosco Redole-Boiano della *ferrovia Isernia Campobasso*;

6. Progetti di sistemazione del 3° tronco Casale-Corte Cerro-Ornavasso, fra le case cantoniere 40 e 44 della *ferrovia Gozzano-Domodossola*;

7. Atto di sottomissione della Società esercente la Rete Adriatica pei lavori d'ampliamento della *stazione di Gioia del Colle*;

8. Progetto della variante Regia Corte, lungo il tronco Riposto-Randazzo della *ferrovia Circumetnea.*

BIBLIOGRAFIA

La energia elettrica applicata alla trazione. — Alcuni dati di fatto esposti in modo pratico ed alla portata di tutti dal capitano M. Cattori — Roma, *Tipografia cooperativa operaia*, 1892. — Prezzo L. 10.

Il nome del capitano M. Cattori non può riuscire nuovo ai lettori del *Monitore*, che parecchie volte ebbe già ad occuparsi di questo volonteroso ed attivo propugnatore dell'applicazione della elettricità alla trazione e specialmente della linea tramviaria elettrica sulla via Flaminia a Roma, da Piazza del Popolo a Ponte Molle (1).

Ed ora l'egregio comm. Michelangelo Cattori ha pubblicato questo suo lavoro inteso, non tanto ad esporre cose nuove agli scienziati ed agli ingegneri, quanto piuttosto a destare l'interesse del pubblico in genere per le applicazioni industriali dell'elettricità. Se modesto possa parere il compito assuntosi dall'autore, non meno pratico riesce l'intento a cui egli mira nel rivolgersi specialmente alla massa del pubblico; nel quale oggidì è supremo interesse di tener dietro, se non ai successi tecnici dell'elettricità, ai risultati almeno delle sue applicazioni come mezzo di trazione.

Il volume, di pagine XXIV-364, è diviso in 17 *capitoli*, comprendenti 143 paragrafi, oltre un'*appendice*. D'ogni capitolo riportiamo l'argomento:

I. Introduzione. — II. Origini e sviluppo della scienza. Leggi e principii generali sulle azioni delle correnti. — III. L'unità d'intensità base del sistema di misura elettro-magnetica. — IV. La forza elettromotrice e la misura pratica dell'intensità e del potenziale. — V. Misura della quantità di elettricità. — VI. Misura della resistenza. — VII. Forza e lavoro. — VIII. Sorgenti diverse di elettricità. — IX. Pile secondarie o accumulatori di energia. — X. Trasmissione elettrica dell'energia. — XI. I motori elettrici. — XII. Nuovi orizzonti dell'impiego della corrente alternata mediante il sistema della rotazione dei campi magnetici del professore Galileo Ferraris (2). — XIII. Applicazioni generali della trasmissione elettrica. — XIV. L'energia elettrica impiegata alla trazione dei veicoli sulle linee ferroviarie. — XV. Il teleforo, sistema di trasporto aereo a buon mercato. — XVI. L'energia elettrica impiegata in lavori di trazione nell'interno dell'abitato. — XVII. Conclusione.

Gli è specialmente sui capitoli XIV, XV e XVI che richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori, dediti per istudio o per ragioni d'ufficio a considerare i progressi dell'applicazione dell'energia elettrica alla trazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Perforazione della galleria Salto del Cavallo.* — Il 13 corrente fu felicemente perforata la galleria del Salto del Cavallo, lungo il tronco Fantino-Crespino della linea Faenza-Firenze.

Questa galleria, lunga circa 1300 metri, fu perforata con i sistemi ordinari e col sussidio di un pozzo in circa 17 mesi.

Nell'andamento altimetrico è tutta in ascesa verso Firenze con la pendenza del 21 per mille; nell'andamento planimetrico è costituita da una curva di 400 metri di raggio con due brevi rettilinei agli imbocchi.

(1) Per richiamo a notizie sulla linea *Roma-Ponte Molle*, vedasi la nota (n. 2) a pag. 734 del nostro n. 46 del 1891.

(2) Agli esperimenti a Francoforte sul Meno di questo principio del prof. Galileo Ferraris accennammo nel n. 31 del *Monitore*, del 1891, pag. 31.

— *Circa la perforazione meccanica della galleria Monzagnano-Avacchino.* — Dell'avvenuto incontro delle due avanzate di tale galleria, lungo il tronco Fosso Canecchi-Ronta, dicemmo nel n. 7, a pag. 104.

Circa, poi, la perforazione meccanica, riceviamo dall'ingegnere F. Ceribelli le seguenti notizie, che pubblichiamo tanto più volentieri, ridondando a lode dell'industria nazionale.

Le perforatrici adoperate con ottimi risultati in questa perforazione furono quelle del sig. Fedele Gatti, già capoposto di perforazione alle gallerie del Fréjus e Gottardo, e costruite dalla Società Anonima Cooperativa di produzione in Sampierdarena.

Ferrovia Castrocucco-Reggio. — *Perforazione della galleria di Coccovino.* — L'8 corrente ebbe luogo esattissimamente l'incontro delle due avanzate della galleria Coccovino, compresa nel tronco Ricadi-Gioia della ferrovia Castrocucco-Reggio di Calabria.

Ferrovia Circumetnea. — *Circa la sospensione dei lavori.* — Alla sospensione dei lavori di costruzione abbiamo già accennato nelle « Informazioni del n. 3, pagina 39. Aggiungiamo ora qualche particolareggiata notizia.

L'apertura di questa strada ferrata doveva avvenire nell'agosto del corrente anno. Per semplice esperimento si era nell'ottobre scorso inaugurato il tronco da Cibali (sobborgo di Catania) al Comune di Misterbianco, con risultato abbastanza soddisfacente.

Tuttavia, in seguito a divergenze insorte tra il Consiglio d'amministrazione del Consorzio di essa ferrovia e l'impresa assuntrice, intorno al pagamento della prima quota per la spesa di costruzione, fu necessario ricorrere ai tribunali; e perciò i lavori hanno dovuto subire un certo rallentamento.

Prevedesi quindi che l'apertura dell'esercizio di questa importante linea non potrà avvenire nell'epoca sperata.

Ferrovie economiche nella provincia di Foggia. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 7 circa i progetti delle due linee *San Severo-Rodi* e *Manfredonia-Monte S. Angelo*, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto meritevoli di approvazione tali progetti presentati dall'Amministrazione provinciale di Foggia e compilati dall'ing. comm. E. Dini.

Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — *Allacciamento della tramvia alla ferrovia in stazione di Monza.* — Il 10 corrente, in un convegno tenutosi a Monza fra i rappresentanti delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico e quelli della Società per la tramvia Monza-Trezzo-Bergamo, furono stipulati i definitivi accordi circa il servizio cumulativo; servizio che ebbe poi principio dal giorno 15.

Tramvie di Catania. — *Convenzione per l'impianto al Consiglio Comunale.* — All'ordine del giorno del Consiglio Comunale di Catania v'ha, fra altro, la convenzione per l'impianto di tramvie, vivamente e lungamente desiderate dalla popolazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Per la linea d'approccio Immensee-Lucerna.* — Il 14 corrente ebbe luogo a Lucerna una conferenza fra i delegati del Dipartimento delle Ferrovie, i delegati del Municipio e del Governo di Lucerna e della Ferrovia del Gottardo onde discutere la quistione della linea d'approccio Immensee-Lucerna.

Le trattative non sono riuscite, i delegati lucernesi non avendo accettate le proposte della Ferrovia del Gottardo e del Consiglio federale.

La divergenza sta in ciò che la città di Lucerna vorrebbe che la nuova linea onde arrivare all'Untergrund, ove deve sorgere la nuova stazione centrale, passi per un tunnel, offrendo anche di partecipare ad una parte delle spese in più occasionate da quest'opera d'arte; mentre la Ferrovia del Gottardo trova che il sacrifizio che le si vuole imporre è troppo forte per le sue finanze.

Per richiamo a precedenti notizie circa questa linea Immensee-Lucerna, d'approccio alla ferrovia del Gottardo, vedasi la *nota* a pag. 508 nel n. 32 del 1891.

Ferrovie Svizzere. — *Prolungamento del termine per la presentazione dei piani finanziari e tecnici della ferrovia Mendrisio-Confine Svizzero.* — Il Consiglio federale nella seduta del 16 corr. ha prolungato sino al 31 dicembre 1893 il termine per la presentazione dei piani finanziari e tecnici e degli statuti per la ferrovia Mendrisio-Confine Svizzero presso Stabio, con diramazione in direzione del sud fino al confine nazionale.

La concessione di questa ferrovia datando già dal giugno 1886 ed essendosi al concessionario già accordato un altro termine alla dimostrazione di cui sopra (1), il Consiglio federale ha risolto che, se nel frattempo di questo nuovo prolungamento di termine fino al 1893, si presentassero altri concorrenti offerenti migliori garanzie per l'esecuzione della concessione, è riservata la facoltà all'Assemblea federale di accordare la concessione di tutta la linea o di parte di essa ai nuovi richiedenti, quando l'attuale concessionario non presenti identiche garanzie entro un tempo da fissarsi.

— *Lucomagno, Spluga o Sempione?* — Riportiamo da una corrispondenza alla *Lombardia* da Lugano, in data 17 corrente:

« Le parole del consigliere federale Zempt al Consiglio Nazionale circa la necessità di occuparsi seriamente dei due passi alpini, l'uno ad occidente l'altro ad oriente del Gottardo, hanno determinato il Consiglio comunale di Coira ad invitare il Governo dei Grigioni a prendere energica iniziativa per un passaggio alpino che dai Grigioni metta sul versante meridionale delle Alpi. Così ritornano in campo i due grandi antagonisti d'un tempo del Gottardo, cioè lo Spluga ed il Lucomagno.

« Il Governo ticinese pare voglia interessarsi seriamente per il *Lucomagno*. Per la Svizzera occidentale questa ferrovia alpina sarebbe tanto vantaggiosa quanto quella attraverso lo *Spluga;* e sarebbe di più facile realizzazione, perchè essa verrebbe a congiungersi alla linea del Gottardo alla stazione di Biasca, nel punto cioè dove sbocca la valle del Brenno in quella del Ticino. Anche i Gottardisti che riuscirono trionfanti nella lotta, tanti anni durata per la scelta del passaggio delle Alpi, devono oggi vedere assai di buon occhio la costruzione di una nuova ferrovia alpina, che viene a collegarsi con quella del Gottardo ».

Circa la lunga questione di rivalità fra i tre trafori alpini del Lucomagno, dello Spluga o del Sempione — ormai messa in quiescenza in Italia, fors'anco per il Sempione — non occorre ricordare quanto se ne scrisse a suo tempo nel *Monitore*. Per richiamo, tuttavia, a precedenti notizie nel decorso biennio, citiamo: per il *Sempione* il n. 46 del 1891, pag. 738; per lo *Spluga* il n. 21 del 1890, pag. 333.

Tramvie elettriche a Berlino. — *Progetti.* — Tre sono i principali progetti per dotare di tramvie elettriche la città di Berlino.

— Il maggiore è quello di *tramvie elettriche sotterranee*, presentato dalla « Allgemeine Electricitats Gesellschaft » che provvede a gran parte della illuminazione elettrica di Berlino.

Il grandioso progetto comprende tre linee: la prima volgentesi direttamente da nord a sud; la seconda da est ad ovest; la terza circolare interna, movendo da Königsgratzerstrasse per Postdamer, Brondersburger-Thor, Friedrichstrasse, Railway Station, Alexanderplatz, Moritzplatz e Hallesche-Thor. Le tre linee sarebbero mantenute a differente livello sotterraneo; le stazioni, ai punti di sottopassaggio delle linee, sarebbero messe in comunicazione fra loro mediante scale ed ascensori.

(1) Vedasi in proposito, per richiamo a precedenti notizie, la *nota* a pag. 410 nel n. 26 del 1891.

La prima linea a costrursi sarebbe quella da nord a sud, e manterrebbesi ad un livello di 9 metri sotto il suolo; essa dovrebbe essere costrutta in un tubo di ferro, rivestito di cemento. Sono progettate 14 stazioni, a cui si accederebbe mediante scale od ascensori, da sale d'aspetto poste sulle vie o sulle piazze, nelle case o in ispeciali padiglioni. Nei punti di sottopassaggio di altra linea elettrica le stazioni sarebbero in comunicazione fra loro mediante altre scale o ascensori.

La partenza dei treni per questa linea da nord a sud — la superiore, e la prima a costruirsi — è fissata ogni tre minuti; ciascun treno sarebbe composto di una locomotiva elettrica e di tre vetture, capaci complessivamente di 120 persone.

Per l'intero percorso di questa linea è fissata una tassa uniforme di fr. 0.15.

Le spese di costruzione di essa sono preventivate in franchi 15,000,000.

— V'hanno ancora due altri progetti: l'uno per la *rete aerea Siemens e Halske;* l'altro di un potente sindacato.

Notizie Diverse

Onorificenze al personale della Mediterranea e dell'Adriatica. — Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, con Decreti del 3 gennaio 1892, vennero nominati cavalieri nell'Ordine della Corona d'Italia: Zanoia Carlo, Capo Ufficio del Servizio del Materiale delle Ferrovie del Mediterraneo; Perozzi Francesco, Ispettore delle Ferrovie del Mediterraneo; Bertani Riccardo, Capo Sezione nella Società delle Ferrovie dell'Adriatico; Cocciola Carlo, Ispettore delle Ferrovie del Mediterraneo; Squeglia Gennaro, Capo Sezione delle stesse Ferrovie; Mazzacurati Antonio, id. id.; Guala Gio. Batt., id. id.

Produzione siderurgica mondiale. — Riassumiamo le seguenti cifre complessive:

1. *Ghisa negli anni 1840, 1860, 1870, 1880, 1890.* — Nel mondo intero la produzione della ghisa ebbe il seguente sviluppo dal 1840 al 1890:

1840 tonn. 2,900,000 1870 tonn. 12,095,000
1860 » 7,560,000 1880 » 18,985,000
1890 tonn. 27,146,000.

Nel 1890 la maggiore produzione si ebbe nei seguenti paesi:

Stati Uniti	tonn.	9,348,000
Gran Bretagna	»	8,001,000
Germania e Lussemburgo	»	4,637,000
Francia	»	1,970,000
Austria	»	925,000
Belgio	»	782,000
Russia	»	667,000
Svezia	»	421,000
Spagna	»	232,000
Canadà	»	26,000
Italia	»	13,000
Nuova Galles	»	41,000
Svizzera, Portogallo, Norvegia e Turchia	»	25,000
Giappone ed altri paesi	»	95,000

2. *Ferri laminati nel 1890.* — La produzione mondiale dei ferri laminati fu di tonnellate 8,852,000; la maggiore produzione si ebbe nei seguenti paesi:

Stati Uniti	tonn.	2,558,000
Gran Bretagna	»	1,950,000
Germania	»	1,754,000
Francia	»	823,000
Belgio	»	507,000

3. *Acciaio nel 1890.* — La produzione complessiva mondiale dell'acciaio nel 1890 fu di tonnellate 12,141. Considerandone i paesi di maggiore produzione si ha per tale anno il seguente prospetto:

Stati Uniti	tonn.	4,345,000
Gran Bretagna	»	3,636,000
Germania	»	2,161,000
Francia	»	566,000
Austria	»	441,000
Belgio	»	236,000

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 24,800 per consolidare il viadotto Riva di Novate, fra i km. 14.200 e 14.400 del tronco Colico-Chiavenna, nella ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 4900 per difendere il rilevato ferroviario contro le corrosioni della roggia Fossadazza fra i km. 156.226 e 156.330 da Bologna, della linea Milano-Piacenza;

L. 4850 per l'impianto di una mensola in ferro a braccio girevole, atta a sollevare i duomi delle locomotive e per impiantare l'illuminazione a gas nel nuovo deposito delle locomotive della stazione di Cremona.

Rete Mediterranea. — L. 96,000 pei lavori di consolidamento della frana di Guvano, fra le stazioni di Vernazza e di Corniglia, lungo la linea da Genova a Spezia;

L. 23,500 per provvedere al consolidamento della trincea di Crenna, nella ferrovia da Gallarate a Laveno;

L. 18,000 per la ricostruzione parziale della calotta nella galleria di Rutino, presso le nicchie n. 29, 38, 50, 52 e 60, sulla linea Battipaglia-Castrocucco, fra le stazioni di Forchiara e di Rutino;

L. 4950 per provvedere alla formazione di scogliera di massi artificiali a difesa dello spallone sinistro del ponte n. 3, sul torrente Scrivia, fra Arquata ed Isola del Cantone, lungo la linea da Genova a Torino;

L. 4600 per la sostituzione di una travata metallica alla volta del sotto-passaggio, della luce di m. 3, al km. 462.647 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Pellaro e di San Gregorio;

L. 3430 per provvedere al consolidamento ed alla riparazione del ponticello obliquo a volta, di m. 3.50 di luce, sul rio Barbarossa alla progressiva 112.462.94 della linea Sampierdarena-Confine francese, fra Porto Maurizio e San Lorenzo;

L. 2955 per la costruzione di una condotta d'acqua pel casello n. 59, da derivarsi dalla condotta esistente per la stazione di Limone, lungo la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori di consolidamento della trincea Malacagna al km. 102.600 della linea da Foggia a Napoli, col ribasso del 26.60 0|0 sui prezzi di tariffa, alla ditta Giovanni Ruffino.

Rete Mediterranea. — Fogliotti Giovanni di Asti, l'appalto dei lavori di consolidamento frane presso le gallerie di Exilles, Gran Comba e Combetta fra le stazioni di Chiomonte e Salbertrand, col ribasso del 16.85 0|0 sui prezzi di tariffa;

Franchin Silvio di Milano, l'appalto dei lavori di verniciatura della tettoia passeggieri della stazione di Novara, col ribasso del 22.50 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 19 corrente). — Canetta Gaetano di Milano per fornitura di mq. 10,000 di lastre di vetro;

Piaggio e C. di Sestri Ponente per fornitura di mc. 365 circa di legname larice in tavole;

Frassinetti Bartolomeo per costruzione di armatura in legname a sostegno travata metallica contro la spalla nord sul ponte Malaspina (linea Parma-Spezia);

Arzelà Raffaele di S. Stefano di Magra per costruzione platea per difesa muro di sostegno dell'argine ferroviario verso il Polcevera fra le progressive 155.171 e 155.201 della linea Torino-Genova;

Tambellini Lorenzo di Civitavecchia per costruzione platea al sottovia al km. 102.180 della linea Roma-Pisa;

Zuretti Carlo di Bra per ricostruzione della testa e dei muri frontali all'imbocco verso Bra della galleria di Castellino, fra le stazioni di Niella e Castellino.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Viterbo (25 febbraio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di 14 arcate del portico lungo il lato del prospetto principale del Cimitero. Importo L. 30,000. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. il decimo. Fatali 11 marzo, ore 12 merid.

Municipio di Venezia (27 febbraio, ore 2 pom., unico e definit.). — Appalto dei lavori di costruzione di una nuova strada di comunicazione fra il civico Macello e lo scalo ferroviario, ecc. Importo L. 40,520.39. Cauz. L. 4000.

Prefettura di Forlì (29 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della costruzione di due bracci cellulari del carcere giudiziario di Forlì. Importo L. 342,320. Cauz. provv. L. 20,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (3 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1898 del fiume Sarno, suoi influenti e controfossi, e della strada ripuaria all'infimo tronco di detto fiume. Importo L. 156,240. Cauzione provv. L. 6,000. Cauz. def. $^1/_3$ annata.

Deputazione Provinciale dell'Umbria (4 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del ponte sul torrente Vescovio nella strada Sabina. Importo L. 75,332.97. Cauz. provv. L. 7530. Fatali, 24 marzo, ore 11 ant.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle costruzioni navali. — Venezia — (29 febbraio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 10,000 di **rame** in pani. Importo L. 15,500. Cauz. L. 1550.

Fabbrica Armi. — Torre Annunziata — (3 marzo, ore 3 pom., unica e definitiva). Fornitura di **acciaio** in 2 lotti.

I lotto. — Kg. 3000 fuso in verghe diverso (per parti d'armi) a L. 0.70. Kg. 1000 naturale in verghe a L. 0.70. Kg. 2600 fuso in verghe diverse per utensili. Cauz. L. 683. Consegna a giorni 35.

II lotto. — Kg. 2258 fuso in dischi per utensili a L. 2.50 e Kg. 2750 fuso in parallelepipedi per stampe a L. 1.60. Cauz. L. 1005. Consegna a giorni 45.

Direzione delle costruzioni. — Napoli — (3 marzo, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di 4 bracci sostegno per gli assi delle eliche della R. nave *Elba* (tipo Lombardia) in costruzione nel R. Cantiere di Castellammare. Importo L. 54285. Cauz. L. 5428.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura di un numero rilevante d'infissi di legname per la Società del Risanamento di Napoli.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Lucca-Pistoia (Emissioni 1856, 1858 e 1860). — Pagamento della cedola al 1° marzo 1892 in L. 5.31 nette.

Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina. — Pagamento di L. 4 per azione sul vaglia n. 19, da oggi, presso la sede sociale in Pinerolo.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

3 marzo. — **Tramways in Trapani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nella sede in Trapani.

5 marzo. — **Funicolare e Tramvia di Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella sede in Bergamo.

6 marzo. — **Ferrovie di Reggio-Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1[2 presso la sede in Milano.

10 marzo. — **Tramways e Ferrovie economiche di Torino.** — Assemblea ordinaria per le ore 1 1[2 pomer. nei locali della Borsa in Torino.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

4 marzo. — **Società Generale delle Torbiere Italiane.** — Assemblea ordinaria per le ore 3 1[2, nella sede sociale in Torino.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

14 marzo. — **Società Italiana per il Gaz.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 1[2 pom. nella sede sociale in Torino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Febbraio 13	Febbraio 20
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	643	634
» » Mediterranee	»	491	489
» » Sicule	»	491	570
» » Sarde (preferenza)	»	280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	»	330	330
» » Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali	»	540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	284	284
» » Novara-Seregno	»	68	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	322	321.50
» » » 2ª emiss.	»	300	300
» » Centrale Toscana	»	495	495
» » Mediterranee 4 0[0	»	429	428
» » Meridionali	»	309.50	308.50
» » Sarde, serie *A.*	»	304	304
» » » serie *B.*	»	297	300
» » » 1879	»	297	297.50
» » Pontebba	»	457	457
» » Nord-Milano	»	256	256
» » Meridionali Austriache	»	322	320
» » Gottardo 4 %.	»	101.75	102

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Febbraio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	2,809.30	9,069.40	754.30	670.25	2,120.15	2,635.65	3,721.30	4,067.30	967.45	2,790.90	2,044.30	779 20
Bagagli e Cani	35.60	225.60	17.45	3.30	29.70	1.25	44.85	54.—	12.55	28.85	14.05	6 75
Merci a G. V. e P. V. Accel.	353.75	1,814.55	94 45	127 85	289.20	76.20	102.60	527.—	257.05	467.85	222.90	22.35
Merci a P. V.	4,188.05	5,492.60	583 65	1,989.15	1,004.45	46.55	2,171.20	2,005 05	1,563.55	1,976.—	1,020.05	287.50
TOTALI	7,386.70	16,602.15	1,449.85	2,790.55	3,443 50	2,759.65	6,039.95	6,653.35	2,800.60	5,263.60	3,301.30	1,095.80

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4204	4152	+ 52	628	609	+ 19
Media	4162	4098	+ 64	656	644	+ 12
Viaggiatori	985,511 95	1,063,775 33	— 78,263 38	39,591 77	53,166 43	— 13,574 66
Bagagli e cani	46.513 55	47,104 92	— 591 37	1,209 58	1,718 59	— 509 01
Merci a G.V. e P.V. acc.	284,661 41	287.295 96	— 2,634 55	12,936 97	14,453 81	— 1.516 84
Merci a P. V.	1,393,317 78	1,317,195 46	+ 76,122 32	67,717 57	97,470 48	— 29,752 91
TOTALE	2,710,004 69	2,715,371 67	— 5,366 98	121,455 89	166,809 31	— 45,353 42
Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 10 Febbraio 1892.*						
Viaggiatori	28,245,268 46	28,250,110 85	— 4,842 39	1,622,027 71	1,701,822 02	— 79.794 31
Bagagli e cani	1,262,705 78	1,261,416 80	+ 1,288 98	58,376 38	61,649 96	— 3 273 58
Merci a G V. e P.V. acc.	7,146,487 05	7,012,584 06	+ 133,902 99	388.844 00	382,830 77	+ 6,013 23
Merci a P. V.	31,467,274 29	41,231,878 57	+ 215,395 72	2,413,192 66	2,446,899 43	— 33,706 77
TOTALE	68,121,735 58	67,775,990 28	+ 345,745 30	4,482,440 75	4,593,202 18	— 110,761 43
Prodotto per chilometro						
della decade	644 63	653 99	— 9 36	193 40	273 91	— 80 21
riassuntivo	16,367 55	16,538 80	— 171 25	6,832 99	7,132 30	— 299 51

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1890

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	28,151	256,780
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale . . .	30,912	265,752
		296,664	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	28,151	256,780
» 31 dicembre 1888 . .	21,515	160,385
Aumento nel biennio .	6,636	96,395
	103,031	

Facendo una media di 4,294 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1.2. cl. (A)	1.2. cl.		1a cl.	1.2.3.	1.2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1.2. cl.	1.2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 33,50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 53; Pisa-Parigi, fr. 53; Roma-Pisa, fr. 10.50; Roma-Genova, fr. 13; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 - Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 27 Febbraio 1892. NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STUDIO DI PROGETTI

Sotto questo titolo il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Branca, ha trasmesso il 19 corrente la seguente *Circolare ai Funzionari dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici.*

L'esperienza di circa un anno dalla data della Circolare da me diretta il 28 febbraio 1891 ai Funzionari dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici (1), mi ha maggiormente dimostrato i gravi inconvenienti causati da progetti preparati senza essere preceduti da accurati studi. Ed invero la frequenza con la quale si sono dovute autorizzare varianti alle opere appaltate ed approvare numerosi lavori addizionali, mentre prova che da taluni Uffici non si fecero studi diligenti della natura del terreno, della qualità dei materiali e della potenzialità delle cave, prima di presentare i progetti, turba ogni possibile precisione di bilancio, ed obbliga l'Amministrazione ad ingenti spese non previste e non consentite dai fondi concessi dalle leggi.

La necessità poi di modificare, per lo stesso motivo di insufficienti studi, le opere, la cui costruzione fu appaltata, oppure le condizioni contrattuali, è causa di litigi con le imprese e di straordinari compensi, che, forse, si potevano evitare.

Reputo pertanto opportuno di raccomandare nuovamente ai signori Ingegneri Capi del Genio Civile e Direttori delle costruzioni ferroviarie di voler curare (tenendoli di ciò personalmente responsabili) che gli studi dei progetti sieno completi e tali da evitare, per quanto possibile, gli accennati inconvenienti. Quando poi sopravvenute circostanze imponessero la necessità di varianti o di lavori addizionali, non solamente i Capi d'ufficio dovranno giustificare le loro proposte, ma dovranno dimostrare come la cosa non poteva assolutamente essere prevista quando fu presentato il progetto dapprima appaltato.

Ho poi dovuto constatare con rincrescimento che da qualche Ufficio siansi fatti eseguire, senza previa autorizzazione del Ministero, lavori diversi o maggiori di quelli approvati, e ciò contrariamente alle tassative prescrizioni della Circolare 6 febbraio 1874, n. 7, della quale richiamo la più rigorosa osservanza (1).

Confido nella solerzia dei signori Ingegneri Capi e Direttori delle costruzioni ferroviarie, perchè lo scopo di queste mie disposizioni sia pienamente raggiunto, e prego il signor Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i signori Direttori Generali di ponti e strade e delle opere idrauliche ed il signor Ispettore Generale delle Strade Ferrate di volermi informare, volta per volta, del nome dei funzionari che, d'ora innanzi, si renderanno meritevoli d'encomio pel modo diligente e completo col quale avranno studiato i progetti, come del nome di quelli che non si saranno attenuti a queste disposizioni.

Gradirò, intanto, un cenno di ricevuta della presente.

Il Ministro
BRANCA.

(1) Il testo della citata **Circolare — Istruzioni del Ministro dei Lavori Pubblici** — in data 28 febbraio 1891, fu pubblicato nel *Monitore*, n. 10 dello stesso anno, a pag. 150. (*N. d. R.*)

(1) Dalla accennata **Circolare** 6 febbraio 1874 — sottoscritta dal ministro Spaventa — il *Monitore* ha pubblicato il testo nel n. 16 dello stesso anno, pag. 151.

I LAVORI DELLA COMMISSIONE MINISTERIALE
per il traffico ferroviario ed il riscontro governativo

Trattandosi di Commissione nominata dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, sin dall'11 aprile del 1891 ed avendo noi già fatto cenno parecchie volte dei lavori di essa, crediamo opportuno richiamare a memoria dei nostri lettori i numeri del *Monitore* dello scorso anno, nei quali seguimmo l'inizio e lo svolgimento dei lavori della Commissione stessa.

Nel n. 16 del 1891, pag. 245. — Decreto ministeriale 11 aprile 1891, che istituisce e compone la Commissione;

Nel n. 17 id., pag. 261. — Prima adunanza della Commissione e sua divisione in tre Sotto-Commissioni: una, per le tariffe; l'altra, per gli orari; la terza per l'ingerenza governativa;

Nel n. 18 id., pag. 279, e nel n. 27 id., pag. 426. — Inizio e proseguimento dei lavori delle tre Sotto-Commissioni.

Proseguendo ora nel cómpito nostro, diamo alcune notizie sulla prosecuzione dei lavori e sullo stato loro in questi ultimi tempi.

***

Circa la fine di gennaio u. s. si riunì, sotto la presidenza dell'on. Romanin-Jacur, la Sotto-Commissione incaricata di formulare le proposte circa la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie. Il prof. Scialoia vi presentò la relazione.

***

La relazione dell'on. Giampietro — per la Sotto-Commissione incaricata di riferire sul traffico, in rapporto alle vigenti tariffe, e di studiare i mezzi atti a svilupparlo — contiene le seguenti proposte:

1. Ridurre ancora le tariffe speciali esistenti, almeno per i principali prodotti agricoli e per quelli industriali; correggendo così le condizioni d'inferiorità in cui trovansi taluni prodotti nostri, a fronte degli esteri, per effetto di trattato commerciale;
2. Riduzioni sensibili sui lunghi percorsi; l'altezza delle tariffe odierne può per essi ritenersi proibitiva. E pei brevi percorsi facilitare il trasporto dal luogo di produzione ai mercati di vendita e consumo, o porti d'imbarco. La perdita apparente troverà immediato compenso nel maggior prodotto totale;
3. Ridurre al puro limite delle spese di trasporto le tariffe locali applicate ai combustibili nazionali e ai prodotti delle industrie estrattive;
4. Riordinare la nomenclatura in modo che la classificazione e le tasse rispondano al valore, al volume e alle tariffe doganali; mettendola possibilmente in armonia colla tariffa doganale per la più facile applicazione di dazi su quelle provenienti dall'estero;
5. Riformare le disposizioni regolamentari in guisa che venga rispettata la disposizione del Codice di commercio sul contratto di trasporto. L'obbligo di trasportare limitato ai mezzi disponibili e casi indicati, è in contraddizione con l'articolo 403 del Codice di commercio;
6. Armonizzare le disposizioni del diritto al reclamo, quelle della responsabilità della Società per l'affluenza di merci con gli articoli 403 e 415 del citato Codice di commercio;
7. Ridurre i termini di resa a grande e piccola velocità;
8. Semplificare radicalmente il servizio burocratico, oggi complicatissimo, e pel quale i ritardi nelle risoluzioni delle vertenze incorse sono enormi. Influire presso le Società perchè facciano partecipare i Consigli d'Amministrazione più efficacemente nei criteri direttivi del servizio, ed ottenere delegazioni più larghe agli uffici locali nell'interesse del pubblico;
9. La parte dei provvedimenti forse inattuabile, o per difetto di accordi, o per manco di potestà amministrativa, o per deficienza di fondi, sia consacrata in disegni di legge;
10. Sopprimere le penalità per sbagliate dichiarazioni di peso;
11. Procedere alla compilazione d'un regolamento unico e di un sistema di contabilità comune a tutte le reti;
12. Dare la massima pubblicità ad ogni innovazione, specie se concernente tariffe;
13. Lo Stato studi la riforma introdotta in Ungheria col sistema delle zone, che assai probabilmente potrebbero a noi riuscire utili.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 24 febbraio 1892 (N. 46). — **Legge 20 febbraio 1892**, numero **52**, con cui è data piena ed intera esecuzione alla Convenzione fra l'Italia e la Germania, firmata in Roma il 18 gennaio 1892, per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica; le ratifiche della quale furono scambiate a Roma il 20 febbraio 1892. — Segue la Convenzione stessa.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE
nel disegno di Legge N. 138bis
"PROVVEDIMEMTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI,,

L'egregio amico nostro, ing. Mario Vicarj, ci ha ieri trasmesso la seguente lettera, che pubblichiamo.

On. Sig. Direttore del « Monitore delle Strade Ferrate »

Torino.

Nel disegno di legge N. 138 *bis*, che trovo pubblicato nel N. 51 del 19 dicembre 1891 del giornale da V. S. diretto, si annuncia alla Camera dei Deputati che il ***complesso delle spese indispensabili per costruzioni di strade ferrate nel prossimo quinquennio è limitato a 180 milioni*** e si afferma che ***tale somma sarà sufficiente per portare a termine tutte le linee e tronchi specificate nella tabella*** che va unita a quel disegno di legge.

Mentre sarà interessante leggere la relazione che l'onorevole Marchiori ha presentata alla Camera dei Deputati su questo disegno di legge, dall'esame della tabella annessavi si rilevano taluni fatti che provano chiaro quali siano gli intendimenti dell'attuale Ministero in fatto di costruzioni ferroviarie.

Senza farne un'esplicita dichiarazione, il Ministero intende limitare a Vievola la costruzione della ***linea Cuneo-Ventimiglia***, cioè fermarla appena oltrepassato il Colle di Tenda per poterla spingere un giorno a Nizza per la ***Valle Roja***.

È ormai fuori di contestazione che la costruzione della intera linea Cuneo-Ventimiglia per ***Valle Nervia***, se non ineffettuabile in modo assoluto, lo è però sotto l'aspetto economico, perchè il costo delle straordinarie opere necessarie a tal uopo si eleverebbe ad una cifra fantastica, alla quale nessuno è ancora in grado di assegnare un limite neanche approssimato, rimanendo tuttora da escogitare i mezzi per risolvere le immani difficoltà tecniche che si affacciano.

Il tempo viene a dar ragione all'on. Bartolomeo Borelli, il quale, colla sua speciale competenza, affermava alla Camera dei Deputati, nella memorabile discussione sulle ferrovie nell'anno 1879, che la ***Cuneo-Ventimiglia per Valle Nervia era un'idea da non potersi neanche discutere.***

Quanto alle altre linee, il progetto di legge N. 138 ***bis*** dimostra che si intende solo eseguire i contratti in corso, ma non appaltare alcun nuovo tronco di ferrovia per cinque anni almeno.

La discussione che si farà alla Camera su questo argomento varrà ad illuminare i contribuenti Italiani sulle somme già spese ed ancora da spendersi per le ferrovie. Ma intanto il presente Ministero, che è animato di ottimi intendimenti e che gode la fiducia del Paese, dovrebbe aver il coraggio di affrontare il problema importantissimo delle costruzioni ferroviarie; e, se non può o non crede conveniente trattare colle Società per la sospensione di alcune linee, la cui costruzione fu loro affidata colla legge Saracco del 1888, merita lode per sapersi opporre risolutamente almeno ad ogni spesa per la quale non esistano ancora impegni contrattuali.

L'esperienza ha ormai provato che le speranze di considerevoli incrementi nei prodotti ferroviari, almeno per quanto riflette l'immediato avvenire, sono andate fallite; ed è ammesso da tutti che l'Italia ha immobilizzati troppi milioni nelle costruzioni ferroviarie. È tempo di fare una sosta, a costo anche di sacrificare taluni interessi locali.

Mi creda con distinta osservanza

Torino, 26 febbraio 1892.

Di Lei Dev.: Ing. M. Vicarj.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1890-91

(*Continuazione e fine — Vedi N. 6 e 7*).

c) Provvista di fondi occorrenti per le nuove costruzioni.

Per la continuazione dei lavori per le nuove costruzioni, concesse con la legge del 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª, furono emesse in aprile 1891, secondo le disposizioni dell'art. 171 del Codice di Commercio e con la garanzia del corrispettivo dovuto dallo Stato per la costruzione del tronco Licata-Terranova, n. 24,500 obbligazioni 4 per cento per un valore nominale di L. 12,250,000, realizzando L. 10,167,500.

Questa somma è stata quindi aggiunta ai 5,000,000 ottenuti colla emissione delle nuove azioni, ed i 16,600,000 ricavati dalla emissione delle prime obbligazioni, di cui è cenno nella relazione sull'antecedente esercizio.

Per la somma ricavata dalla alienazione delle ultime obbligazioni non essendo bastevole per la continuazione dei lavori, in conformità dell'autorizzazione da voi datacene, abbiamo fatto ricorso ad alcune temporanee operazioni di credito. Anche durante il corrente esercizio, per completare i fondi occorrenti, continueremo ad avvalerci della facoltà che ci avete accordato, con la deliberazione del 29 novembre 1890, di procedere ad operazioni di credito ordinario ed alla emissione di obbligazioni. Potremo disporre a questo scopo della annualità di L. 1,200,000 circa dovutaci dal Governo per la costruzione della Noto-Modica; eseguito il collocamento di queste obbligazioni, la nostra impresa della costruzione di nuove linee avrà compiuto un passo decisivo.

d) Obbligazioni a carico dello Stato.

Alle obbligazioni ferroviarie 3 per cento essendo state sostituite le obbligazioni di Stato 4 per cento, giusta quanto è stato detto nella relazione dello scorso esercizio 1889-90, i titoli emessi dalla Società per conto dello Stato restarono fermi in n. 249,600 pel valore nominale di L. 124,800,000. E siccome, a meno di nuove disposizioni, queste cifre non subiranno altre variazioni prima dell'esercizio 1895-96, in cui si comincerà l'ammortamento delle obbligazioni, così non v'intratteremo più di esse fino a tale esercizio.

IV. — Contenzioso.

Dal 1° luglio 1890 e tutto il 30 giugno corrente anno si ebbero 46 cause civili e commerciali, comprese 15 rimaste pendenti nello scorso anno.

Di esse cause, ne furono esitate in modo definitivo 22, e cioè: 7 con sentenze favorevoli; 3 con sentenze favorevoli in parte; 6 con bonario componimento o per transazione, e 6 infine per volontario recesso od abbandono delle parti avverse.

Ne restarono quindi pendenti 24.

Finalmente, nel periodo di tempo sopra indicato si ebbero 124 cause per contravvenzione alle leggi e regolamenti sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate, e 99 giudizi esecutivi in seguito a pignoramenti e sequestri rilasciati in danno di appaltatori di opere o provviste ferroviarie, o in danno d'impiegati.

V. — Situazione finanziaria.

A causa del forte impulso che abbiamo dato ai lavori per la costruzione delle nuove linee, siamo stati costretti ad impiegarvi la quasi totalità dei fondi disponibili, motivo per cui, nonostante l'avvenuta emissione delle 24,500 obbligazioni, le somme disponibili in cassa e presso le Banche al 30 giugno ultimo scorso erano di L. 2,105,877.19, come dalla dimostrazione seguente:

Incassi effettuati.

Capitale sociale	L.	20.000,000 —
Obbligazioni sociali	»	26,767,500 —
Fondi di riserva statutari	»	494,984.33
Fondi speciali pel mantenimento, miglioramento ed aumento della proprietà	»	4,011,364.61
Fondi delle istituzioni di previdenza pel personale	»	2,170,188.40
Creditori diversi	»	29,909,518.30
Utili dell'esercizio	»	1,439,278.59
Totale degli incassi	L.	84,792,834.23

Erogazioni.

Importo del materiale e degli approvvigionamenti dei lavori in corso nelle officine e dei depositi fatti dalla Società	L.	17,556,464.45
Spese di fondazione	»	233,200.51
Lavori e provviste per conto dello Stato:		
Studi per le ferrovie complementari e lavori di miglioramento ed assetto delle linee L. 95,075.28		
Acquisto di nuovo materiale rotabile » 34,747.83		
Costruzione di nuove linee (convenzione 21 giugno 1888) » 54,077,170.72		
Lavori e provviste in attesa di approvazione » 1,291,338.84	»	55,498,332.67
Liquidazione del cessato esercizio Calabro-Siculo	L.	37,540.94
Debitori diversi	»	9,361,418.47
Totale delle erogazioni	L.	82,686,957.04
Resta la somma di	»	2,105,877.19

che costituisce la rimanenza in cassa e presso le Banche.

Le condizioni a riguardo dei nostri crediti verso lo Stato si mantengono ancora oggi quali colla precedente relazione vi furono esposte, e cioè: regolarità nel rimborso delle anticipazioni riferentisi a lavori e provviste già approvate, ritardi e difficoltà nell'approvazione di molti altri lavori che pur interessano la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Anche in questo bilancio, vista l'insufficienza delle quote assegnate dal Governo per le spese di progetti, studi, direzione, ecc., dei lavori dell'allegato *B* e della Cassa aumenti patrimoniali, abbiamo passato al titolo « Perdite e proventi eventuali » una passività di L. 80,000.

VI. — Utili della gestione e proposta per la loro ripartizione.

L'esercizio ha dato un provento complessivo di	L.		10,454,235.90
Dedotte le spese, le quote spettanti allo Stato ed ai fondi speciali in	»		9,069,147.75
rimane l'utile della gestione 1890-91 in	L.		1,385,088.15
Di questa somma spettano al fondo di riserva ordinario in ragione di 1/20	»		69,254.41
L'utile ripartibile si riduce pertanto a	L.		1,315,833.74
Essendo già stato distribuito agli azionisti in due acconti semestrali il 5 0/0 sul capitale impiegato nell'esercizio	»		750,000 —
Restano	L.		565,833.74
In conformità dell'art. 38 dello Statuto, 1/10 di questa somma deve essere prelevato per il fondo della riserva straordinaria	L.	56,583.37	
e 12/100 delle L. 509,250.37 deve essere messo a disposizione del Consiglio di Amministrazione per essere ripartito fra gli amministratori, il direttore e i capi di servizio	»	61,110.04	117,693.41
Restano	**L.**		**448,140.33**

ed aggiuntovi l'utile riportato dall'esercizio precedente in . . . . L. 54,190.44

si ottiene la somma complessiva di: . L. 502,330.77

della quale vi proponiamo la seguente ripartizione:

L. 300,000 — da distribuire in aumento del dividendo,
» 150,000 — da passare alla riserva straordinaria,
» 52,330.77 da portare a conto nuovo.

L. 502,330.77

Nelle cifre che vi abbiamo esposto è riassunto il risultato soddisfacente della passata gestione: mentre agli azionisti si possono distribuire L. 32 50, ossia il 6 1|2 netto, i fondi di riserva sono portati a L. 770,822.04, e rimangono lire 52,330.77 a favore del nuovo esercizio attualmente in corso.

Noi raccogliamo ora il beneficio dell'opera energica, con la quale la nostra Direzione generale, seguendo l'indirizzo che le tracciammo col vostro appoggio e con la vostra approvazione, ha introdotto le più severe economie in tutti i rami del servizio.

Anche negli anni più avversi, quando i prodotti diminuivano per il colèra e la crisi dell'agricoltura e del commercio, ci è stato possibile di distribuirvi prima il 5 e poi il 5 1|2.

Nei due ultimi esercizi, rianimatosi alquanto il traffico, abbiamo potuto portare il dividendo al 6 1|2, rafforzando anche le riserve. Ed ora che i prodotti vanno aumentando, e che la rete s'accresce di nuove linee in fertili contrade, ci è dato di aprire l'animo a sempre più liete speranze.

Oltre ai favorevoli risultati dell'esercizio ferroviario, possiamo segnalarvi con soddisfazione anche il regolare andamento delle costruzioni affidateci dal Governo Il compimento di alcuni tronchi e lo stato avanzato di tutti i lavori ci permettono di renderci conto dei probabili risultati di questa impresa, che riteniamo saranno conformi alla vostra legittima aspettativa.

I bilanci futuri risentiranno per tal modo l'effetto delle migliorate condizioni dell'esercizio e della liquidazione delle costruzioni.

Vi chiediamo intanto di voler approvare i conti e le proposte che vi presentiamo.

Infine vi invitiamo ad eleggere sette amministratori, di cui cinque in sostituzione dei signori: Beccaro comm. Giovanni Battista; Consoli Marano Nunzio; Cottrau comm. ing. Alfredo; Gallotti comm. Domenico; Principe di Scalea Francesco Lanza Spinelli, uscenti di carica per anzianità.

Altri due posti di consigliere con nostro rincrescimento si sono resi vacanti, uno perchè l'on. comm. Matteo Maurogordato non ha accettato l'anno scorso la sua rielezione ad amministratore, l'altro per le dimissioni date lo scorso mese di agosto dal barone Michele Tossizza.

Siete chiamati del pari a rinnovare il Collegio sindacale, composto dei sindaci effettivi signori: Bonanno comm. Letterio; Manara prof. avv. Ulisse; Migliorctti conte Alberto; Piazzi-Montanara cav. Domenico e Robbo Giuseppe; e dei supplenti signori: Pareti avv. Lorenzo; Pintacuda prof. ing. Carlo.

Gli amministratori e sindaci uscenti di carica sono rieleggibili.

Circa le *deliberazioni dell' Assemblea Generale degli Azionisti* — tenuta a Roma il 29 dicembre 1891 — nella quale fu letta la precedente *Relazione*, vedasi il *Monitore* n. 49 dello stesso anno.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Approvazione.* — Nella seduta del 20 corrente fu discusso ed approvato il disegno di legge *Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica*, di cui pubblicammo il *testo* nel n. 51 del 1891, pag. 809. Il progetto fu approvato con un emendamento, proposto dal relatore ed accettato dal Ministro dei Lavori Pubblici, al 3° comma e con due emendamenti di forma al 5° e al 6° comma dell'articolo unico.

Nella seduta del 22 corrente furono approvati i seguenti due disegni di legge:

Sull'esercizio dei telefoni, già approvato dalla Camera (1), con alcuni lievi emendamenti;

Convenzione con le Società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari, già approvato dalla Camera dei Deputati (2).

— *Presentazione.* — Nella stessa seduta del 22 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, presentò il disegno di legge *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche*, già approvato dalla Camera dei Deputati (3).

Camera dei Deputati.

Commissioni. — *Lavori.* — Facendo seguito a quanto abbiamo detto nella « Cronaca » del n. 8 circa i lavori della Giunta generale del bilancio, incaricata dell'esame del disegno di legge (N. 138 *bis*) « *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* » diamo sommariamente alcune notizie sino al compimento dei lavori e alla presentazione della relazione dell'on. Marchiori alla Camera.

Nella seduta della Commissione del 20 corrente si andò sempre più accentuando l'idea di limitare gli effetti della legge stessa alla liquidazione del passato, rimandando ad una legge successiva di provvedere alla costruzione dei tronchi non ancora appaltati e delle linee non ancora cominciate. Però non tutti erano favorevoli a questa idea, mentre alcuni commissari vi insistevano.

Nell'adunanza del 23 intervennero il Presidente del Consiglio, on. Di Rudinì, il Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, e il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca.

Circa il dissidio manifestatosi tra alcuni membri della Giunta ed il Governo, conviene ricordare che il Governo, nel disegno di legge N. 138 *bis* (4) propone di spendere nelle costruzioni per conto dello Stato 180 milioni in 5 anni, impostando 30 milioni nel primo biennio e 40 negli anni successivi. Sommati i 125 milioni di residui, sarebbero 305 milioni coi quali il Governo intende di liquidare tutto il fatto, o impegnato, avanzando 43 milioni da dedicarsi ai nuovi appalti del quinquennio.

Questo concetto — come abbiamo già precedentemente accennato — trovò degli oppositori, i quali volevano che il Governo si limitasse, con questa legge, a liquidare il passato, salvo a presentare un provvedimento per gli appalti avvenire. Nell'idea di questi commissarii il bilancio avrebbe così acquistato una maggiore chiarezza, evitandosi inoltre il facile appunto dei molti a cui sarebbe parsa ironia di destinare soli 43 milioni al mantenimento delle promesse fatte al Paese.

Dal Governo però, cui non piaceva tale partito, si è cercata una formula intermedia, che fu infine approvata. E fu accolto il sistema ministeriale, col quale si portano a far parte integrante della legge le tabelle dei singoli residui. Per conseguenza non sarà più possibile per l'avvenire la promiscuità dell'uso dei fondi tra linea e linea, causa permanente di arbitrii; e, quanto al modo di far fronte alla impostazione dei 30 milioni, sarà deciso in sede d'assestamento.

La Giunta generale del bilancio, pertanto — udite le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, del Ministro del Tesoro e del Ministro dei Lavori Pubblici — approvò poi nella stessa adunanza del 23 la relazione dell'on. Marchiori.

— *Presentazione di relazione.* — Conseguentemente a quanto abbiamo annunciato, l'on. Marchiori presentò alla Camera la sua relazione sul disegno di legge « *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* » nella seduta dello stesso giorno 23.

(1) Vedi « Cronaca » del n. 50 del 1891.
(2) Vedi « Cronaca » del n. 6 del 1892.
(3) Vedi « Cronaca » dei numeri 7 ed 8 del 1892.
(4) Il *testo del disegno di legge*, coll'annessa *relazione ministeriale*, fu da noi pubblicato nel n. 51 del 1891, pag. 809.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Cornia-Piombino.

(Visita di ricognizione, visita di collaudo, apertura all'esercizio).

Dopodimani, 29, avrà luogo una visita preliminare di ricognizione, per parte dei rappresentanti dei Servizi dell'esercizio della Mediterranea, della linea Cornia-Piombino, di 15 chilometri circa. Alla fine del p. v. marzo si effettuerà la visita ufficiale col concorso dei rappresentanti del Governo, ed ai primi di aprile si aprirà all'esercizio.

Circa la visita di ricognizione, la visita di collaudo e l'apertura di linee della Mediterranea nel corrente anno, vedi « Informazioni » del n. 8, pag. 118.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(Avviso d'appalto ad unico incanto del terzo lotto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo).

Alle ore 10 antimeridiane del 18 marzo p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del terzo lotto del tronco da Ronta a Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze della lunghezza di metri 3,180.37 (fra le progressive 6,819.63 e 10,000), escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico di armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni ed ogni provvista e posa in opera pel telegrafo, ed inclusa la stazione di Panicaglia, per la presunta somma di L. 827,630, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 365 successivi, decorribili dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 41,380 e quella definitiva in lire 82,760, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

(Avviso d'appalto ad unico incanto del secondo lotto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo).

Alle ore 10 antimeridiane del 18 marzo p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del secondo lotto del tronco da Ronta a Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di metri 747.93 (fra le progressive 6,071.70 e 6,819.63) escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico di armamento, dei meccanismi fissi ed ogni provvista e posa in opera pel telegrafo, per la presunta somma di L. 892,500, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 365 successivi, decorribili dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 44,625 e quella definitiva in lire 89,250, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia diretta Cuneo-Asti.

(Progetto di massima Fossano-Bra-Canale-S. Damiano d'Asti, utilizzante i tronchi in esercizio Bra-Alessandria, Asti-S. Damiano e Cuneo-Fossano).

I Sindaci dei Comuni di Bra, Fossano, San Damiano d'Asti, Canale e Sommariva-Perno, per incarico altresì degli altri Comuni minori interessati, inviavano nel gennaio 1886 al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di massima per una ferrovia Fossano-Bra-Canale e San Damiano d'Asti, onde formare, usando dei tronchi già in esercizio Asti-San Damiano e Fossano-Cuneo, la ferrovia diretta Cuneo-Asti; e facevano domanda perchè il progetto medesimo venisse preso in esame dalla R. Commissione istituita pel riparto dei 1000 chilometri di ferrovie complementari di 4ª categoria autorizzati dalla legge 27 aprile 1885.

Esaminato il progetto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, questo Consesso lo riteneva insufficiente; epperciò indicava i maggiori dettagli la di cui presentazione era indispensabile, perchè il progetto medesimo potesse servire allo scopo pel quale era stato presentato.

In seguito a ciò i Comuni interessati decisero di sobbarcarsi alla spesa di un regolare progetto di massima e ne affidarono l'incarico all'Ing. Andrea Nogaris.

Quest'ultimo progetto venne testè presentato al Ministero dei Lavori Pubblici dal Municipio di Bra; il quale ha fatto istanza perchè venga esaminato dal Consiglio Superiore e sia tenuto presente quando, migliorate le condizioni finanziarie, il Governo si trovi in grado di ripigliare la costruzione di nuove linee ferroviarie.

La ferrovia di cui si tratta è destinata ad unire Cuneo con Asti con un percorso di m. 81,859, utilizzando tre tronchi di ferrovia già in esercizio, rispettivamente collocati sulle linee Torino-Cuneo, Alessandria-Cavallermaggiore e Torino-Genova.

Sulla prima linea il tronco utilizzato è quello compreso fra le stazioni di Cuneo e di Fossano, di m. 24,027; sulla seconda linea è un tratto di m. 3,151, a partire dalla stazione di Bra verso Alessandria; sulla terza linea è quello compreso fra l'attuale stazione di San Damiano ed Asti, della lunghezza di m. 7,165.

Di modo che la lunghezza complessiva dei tre tronchi utilizzati è di m. 34,343, sopra il percorso totale Cuneo-Asti di m. 81,859; rimanendo così a costruirsi m. 47,516, sopra nuova sede.

L'ammontare complessivo della spesa per i tronchi da costruirsi è di L. 4,390,409.

In tutto il percorso le pendenze non superano il 10 per mille, ed i raggi minimi delle curve sono di m. 400. Il tipo proposto per la ferrovia è il primo delle linee economiche. L'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole, in acciaio, del peso di chilog. 36 per metro lineare.

Le opere previste in ciascuno dei preindicati tre tronchi di nuova costruzione sono le seguenti:

1º tronco: N. 3 ponti sul canale Naviglio, della luce di m. 6 caduno; N. 1 cavalcavia per strada comunale, di m. 5.50; N. 20 passaggi a livello; N. 50 ponticelli; N. 8 case cantoniere; N. 1 stazione a Cervere;

2° tronco: N. 5 gallerie della lunghezza totale di m. 1990; N. 3 ponti: il 1° sul torrente Mallea, di m. 14; il 2° sul torrente San Biagio, di m. 15; il 3° sul torrente Montalto, di m. 12; N. 2 cavalcavia di m. 5.50; N. 22 ponticelli; N. 15 passaggi a livello; N. 10 case cantoniere e N. 4 stazioni, cioè: Pocapaglia, Sommariva-Cornegliano, Monteu-San Stefano e Canale;

3° tronco: N. 1 cavalcavia di m. 6; N. 4 ponti, uno di m. 6 e un altro di m. 14, entrambi sul torrente Borbore; il terzo di m. 9, sul rivo Maggiore; ed il quarto, a due luci di m. 9 a travata metallica sul torrente Triversa; N. 4 ponticelli, di cui due di m. 2, uno di m. 4 ed uno di m. 5; N. 28 acquedotti: N. 16 passaggi a livello; N. 8 case cantoniere; ed una stazione a San Damiano.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(Stato lavori tronco Rio Val d'Inferno-Ormea 1° febbraio 1892).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Rio Val d'Inferno ed Ormea, in appalto alla Impresa Cesare Rosazza per la somma di L. 2,540,000, riceviamo le seguenti notizie riferite al 1° del corrente mese.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto gennaio p. p. ammonta a L. 2,180,000.

Le *espropriazioni* sono ultimate. Le *opere d'arte speciali* sono due, cioè il viadotto Isolalunga ed il viadotto di Ormea, entrambi in corso di costruzione. Le *gallerie naturali* sono già perforate; di quelle artificiali, che sono 5, due sole sono in costruzione.

Per la *stazione di Ormea* sono ultimati, meno i finimenti, il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il magazzino del carbone; sono in costruzione il piano caricatore scoperto, il magazzino delle merci, il rifornitore e la rimessa locomotive; sono da iniziare i marciapiedi. Per la *fermata di Nasagò* è ultimato, meno i finimenti, il fabbricato viaggiatori; e sono in costruzione i cessi ed il marciapiede.

La situazione delle altre categorie di lavoro è la seguente:

	Previste	Ultimate	In costruz.	Da iniz.
Opere d'arte minori . .	53	34	11	8
Muri di sostegno . . .	9	7	2	—
Muri di controriva . .	8	4	1	3
Case cantoniere . . .	8	4	3	1
Garette	1	—	—	1
Deviazioni di strade . .	34	11	20	3
Opere di consolidamento	4	1	3	—
Passaggi a livello . .	7	—	3	4

Le chiusure non sono ancora iniziate.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(Stato dei lavori del tronco Sora-Balsorano al 1° febbraio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto alla Impresa Strangolini Francesco per la somma di L. 5,624,000, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese.

Le *espropriazioni* sono quasi completamente definite. I *movimenti di terra* continuano nei primi 11 chilometri del tronco. Delle *opere d'arte minori,* che sono 30, N. 24 sono ultimate o quasi, e N. 6 trovansi in corso di costruzione. Le *opere d'arte speciali* sono 2 e consistono in due ponti sul fiume Liri, entrambi in costruzione. Per quanto riguarda i *muri ed i fabbricati* si ha in costruzione un muro di sostegno e N. 3 case cantoniere delle 11 previste in progetto: sono anche in costruzione due delle sei garette preventivate. Si sono iniziate *opere di consolidamento.*

Gallerie: La galleria di Marianello, lunga m. 3,50, è già perforata e rivestita; mancano solo le teste coi muri d'imbocco. La galleria Rampucci, lunga m. 575, al 1° del corrente mese presentava il seguente avanzamento: *scavo,* avanzata m. 123, calotta m. 116, strozzo m. 85, piedritti m. 85, regolamento m. 69; *muratura,* calotta m. 104, piedritti m. 81, arco rovescio m. 69.

><

Per l'allacciamento della ferrovia Cumana alla ferrovia del Porto di Napoli.

Ci informano da Napoli che i signori ingegneri Francesco Vitali e Federico Ohlsen hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, con preghiera di sottoporlo all'esame del Consiglio Superiore, un progetto di massima avente lo scopo di allacciare la ferrovia Cumana (stazione Corso Vittorio Emanuele) alla ferrovia del Porto di Napoli, esercitata dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

La linea d'allacciamento avrebbe la lunghezza di metri 7677, dei quali soli 4977 di nuova costruzione, ed importerebbe una spesa di L. 1,115,550.

><

Stazione ferroviaria di Messina.

(Nuove istanze della Camera di Commercio per la completa sistemazione).

Ci scrivono da Messina che quella Camera di Commercio ed Arti ha rassegnato nuove istanze al Governo affinchè i lavori da eseguire per la sistemazione della stazione ferroviaria di Messina nei rapporti dei servizi del Porto non siano limitati a quelli di ampliamento più urgenti, rimandando le altre opere reclamate ad epoca migliore per le condizioni del bilancio dello Stato.

La predetta Camera reclama come indispensabili ed urgenti al migliore assestamento dei servizi; 1° il collegamento della stazione con i magazzini generali per mezzo di appositi binari; 2° lo spostamento e l'ampliamento dei piani caricatori; 3° l'ampliamento ed il miglioramento del fabbricato viaggiatori.

La Camera stessa afferma che senza di ciò riuscirà impossibile di usufruire della istituzione dei magazzini generali, giacchè il commercio non troverebbe conveniente giovarsene per la mancanza di facilitazioni nei mezzi di trasporto.

><

Delegati militari al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Circa il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici — di cui nelle « Informazioni » del n. 3 abbiamo pubblicato l'elenco dei membri della Presidenza e delle Presidenze delle singole Sezioni, e nelle « Informazioni » del n. 6 l'elenco dei consiglieri assegnati alle Sezioni stesse — aggiungiamo che: Cordano cav. Carlo, maggiore di Stato Maggiore, e Cavalli cav. Alberigo, maggiore di fanteria, sono stati delegati alle adunanze della 3ª Sezione (Lavori per nuove ferrovie e per quelle in esercizio, tramvie, officine, macchine e questioni relative) del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici come commissari, in sostituzione del tenente colonnello cav. Giovanni Bertoldo e del tenente colonnello cav. Vittorio Cirio.

><

Per l'orario sulla linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice.

La Giunta Municipale di Pinerolo ha rivolto nuove istanze al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che venga modificato l'attuale orario per viag-

giatori e merci sulla linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice colla istituzione di un treno diretto in arrivo ed in partenza.

><

Per il trasporto di vini destinati alla distillazione sulla Rete Mediterranea.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo si sarebbe dichiarata disposta ad attuare una tariffa consimile a quella eccezionale proposta dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per i trasporti di vini guasti in servizio interno per la Rete Adriatica, per le spedizioni in partenza da stazioni mediterranee al sud di Napoli, e destinate ad altre pure mediterranee percorrenti almeno 600 chilometri o paganti per tale percorrenza.

Ricordiamo che del progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per una tariffa eccezionale a piccola velocità, applicabile ai trasporti di vino comune guasto destinato alla distillazione, abbiamo detto nelle « Informazioni » del n. 7, pag. 103.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare un progetto compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali relativo ai lavori di consolidamento di un tratto della *ferrovia Bologna-Pistoia* al chilometro 58.430, pella cui esecuzione è stata preventivata la spesa complessiva di L. 270,000;

2. Che si possa approvare un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa colla *Ditta Vincenzo De Leo Zagarella* per definizione di lite vertente;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare il progetto compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia per la sistemazione di strade di accesso ai fondi privati nel tronco Palermo-Bagheria della *ferrovia da Palermo a Porto Empedocle.*

><

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sui seguenti affari:

a) su di un *ricorso della provincia di Reggio Emilia* contro il Decreto 5 maggio 1888, riguardante il concorso dello Stato nella spesa per il rialzamento di livelletta sulla tratta fra le progressive 20.330 e 25.500 del tronco Novellara-Guastalla della *ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla-Carpi;*

b) sugli atti di collaudo nei lavori di costruzione di 6 lotti, costituenti i due tronchi Oggiono-Merone Pontenuovo e Pontenuovo-Camerlata, della *ferrovia Lecco-Como*, affidati a rimborso di spesa alla Società delle Strade Ferrate Meridionali e da questa appaltati alle Imprese: Eugenio Lastrucci, Augusto Del-Vecchio, Luigi Emanuele Sogno, Antonio Varoli, Luigi Rizzi e Amico Finzi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di aggiunta alla nomenclatura).

Dall'Amministrazione ferroviaria è stato sottoposto all'approvazione governativa un progetto di aggiunta alla nomenclatura delle tariffe, secondo cui la voce: « macchine elettriche, fotografiche, stereoscopiche e simili, incassate » verrebbe sostituita dalla seguente: « macchine dinamo-elettriche (o parti di) di peso inferiore a 100 chilogrammi, elettrostatiche, magneto-elettriche, fotografiche, stereoscopiche e simili, incassate ».

(Decreto ministeriale).

È in corso il Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva una *nuova tariffa locale N. 400 P. V.* in sostituzione a quella in vigore per i trasporti dell'estratto di legno di castagno in partenza dalle stazioni di Mondovì, Ceva, Cuneo e Garessio e destinato alla esportazione per via di mare, giusta il progetto presentato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto del settimo tronco Capistrello-Avezzano della ferrovia Avezzano-Roccasecca;
2. Progetto del fabbricato del gestore e magazzino merci con piano caricatore lungo il binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa;
3. Progetto per l'impianto della fermata di Ninfa lungo la ferrovia Velletri-Terracina;
4. Progetto per la sistemazione degli scoli d'acqua fra i km. 28.528 e 29.166 della ferrovia Pescara-Aquila;
5. Domanda del Comune di S. Martino al Tagliamento per una fermata a Portonzicco lungo la ferrovia Casarsa-Spilimbergo;
6. Progetto di un viadotto a tre archi alla progressiva 5756.5 del tronco Fuccaldo-S. Lucido della ferrovia Reggio-Castrocucco;
7. Progetto di quattro case cantoniere lungo il tronco Legnago-Montagnana della ferrovia Legnago-Monselice;
8. Progetto di lavori di consolidamento al viadotto sull'Adda lungo la linea Ponte S. Pietro-Seregno;
9. Variante al viadotto sul torrente dell'Acqua lungo il tronco S. Eufemia-Ricadi della ferrovia Reggio-Castrocucco;
10. Progetto di consolidamento del viadotto Loreta al km. 9.292 della ferrovia Arezzo-Fossato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lecco-Colico. — *Per l'anticipazione dell'apertura del tronco Lecco-Bellano.* — Le Deputazioni provinciali e le Camere di Commercio di Milano, Como e Sondrio, considerando che i lavori di costruzione del tronco Lecco-Bellano della linea Lecco-Colico sono così avanzati da poter essere compiuti durante la prossima primavera, hanno presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia disporre che il tronco medesimo venga aperto all'esercizio in anticipazione del rimanente della linea.

Circa lo stato dei lavori di costruzione di tale tronco Lecco-Bellano al 1° gennaio u. s., vedi nel n. 8, pag. 113.

Ferrovia direttissima Venezia-Val Sugana-Trento. — *Adunanza a Roma per la costruzione.* — Il 20 corr. si tenne a Roma una seduta per la ferrovia progettata Bassano-Trento, con allacciamento a Mestre e a Castelfranco.

Vi intervennero gli on. Brunialti e Toaldi, e altri deputati.

Il Podestà di Trento, assicurando che il Governo austriaco non oppone difficoltà, dichiarò di voler sapere in quale misura concorrano il Governo e i Comuni interessati alla costruzione delle linee.

I deputati presenti gli risposero che avrebbero fatto il possibile per l'esecuzione della ferrovia, già votata, di *Bassano-Primolano* e per dare un sussidio di 3,000 lire per chilometro pel *tronco Mestre-Castelfranco.*

Per richiamo a precedenti notizie circa questa direttissima Venezia-Trento, v. n. 51 del 1891, pag. 816.

Ferrovia San Marino-Rimini. — *Per l'esecuzione degli studi.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nelle « Informazioni » del n. 52 del 1891, pagina 828, annunciamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato il signor Cesare Orsini ad eseguire sul terreno gli studi per la compilazione del progetto, di cui è specialmente incaricato l'ing. E. Mutti.

Ferrovia centrale Umbra. — *Per la linea Umbertide-Perugia-Todi-Terni.* — Di questa linea ed altre costituenti la *Ferrovia centrale Umbra*, e sulla lunga e complessa questione della *Ferrovia Adriatico-Tiberina*, non abbiamo più detto da assai tempo, e cioè dal n. 36 del 1890, pag. 574.

Annunziasi ora che i delegati del Consiglio per la *Ferrovia centrale Umbra* hanno approvato il seguente *ordine del giorno:*

« I delegati del Consorzio, udita la relazione sullo stato attuale delle pratiche per la desiderata costruzione della linea Umbertide-Orvieto, e considerando che le difficoltà che attualmente vi si frappongono possono essere in parte eliminate col far capo intanto a Terni, deviando da Todi :

« Deliberano di riferirne ai Comuni deleganti e di interpellarli se convengano di allargare e modificare il Consorzio nel senso di procedere alle pratiche per la linea Umbertide-Perugia-Todi-Terni, anche mediante costituzione di altro speciale Consorzio, lasciando alla Società assuntrice la scelta della linea da preferirsi per la precedenza.

« Deliberano anche di chiedere ai Comuni la facoltà di consentire, ove occorra, la modificazione della sezione adottata nell'adunanza del 2 febbraio e che nulla resti mutato alle precedenti decisioni in quanto riguarda il tratto Umbertide-Todi, compreso il raccordamento.

« Invitano i Comuni a deliberare prima del 15 marzo prossimo venturo ».

Ferrovia Livorno-Val di Nievole e ferrovia Pistoia-Empoli. — *Deliberazione della Camera di Commercio di Firenze.* — Annunciasi che la Camera di Commercio di Firenze, considerando che il progetto della nuova *ferrovia Livorno-Val di Nievole* (1) pregiudica l'attuazione di un più antico progetto della *ferrovia Pistoia-Empoli*, intende presentare istanza al Governo perchè non sia accordata la invocata concessione della prima, o quanto meno si trovi un temperamento che non pregiudichi gli interessi di Firenze e della Provincia.

Tramvie a vapore in provincia di Parma. — *Assemblea dei Sindaci dei Comuni interessati.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunziato nel n. 2, pagina 24, aggiungiamo che il 22 corrente, nella sala delle adunanze del Consiglio provinciale di Parma, si sono riuniti il signor Virginio Marchi, procuratore del concessionario signor Luigi Corazza, e i Sindaci dei Comuni interessati nella costruzione delle cinque linee di tramvie a vapore *da Parma a Sanghirano, da Parma a Traversetolo, da Parma a Busseto per Soragna, da Parma a Busseto per S. Secondo e Fribello, da Soragna a Borgo San Donnino*, per la stipulazione dell'atto dichiarativo degli obblighi dei Comuni sia per le quote rispettive di concorso, sia per la consegna delle strade che dovranno occuparsi dalla tramvia.

L'assemblea dei Sindaci sottoscrisse l'atto definitivo pel concorso nella costruzione delle tramvie parmigiane e votò un ordine del giorno di lode e di plauso al signor Luigi Corazza, il quale, sobbarcandosi alla coraggiosa impresa, ha compiuto un'opera di grandissimo vantaggio per lo sviluppo economico della Provincia.

(1) Per richiamo a precedente notizia della *ferrovia Livorno-Val di Nievole*, vedi n. 7, pag. 101.

Tramvie di Milano. — *Il progetto di capitolato di contratto tra la Giunta Municipale e la Società degli Omnibus per l'esercizio delle tramvie.* — A maggiore estensione delle notizie pubblicate nel n. 5, pag. 72, circa il progetto di capitolato, approvato anche dall'Assemblea ordinaria generale della Società degli Omnibus, tenutasi il 21 corrente, aggiungiamo alcuni particolari sui punti principali.

Agli accordi conchiusi tra la Giunta Municipale e la Società contraente non manca più che l'approvazione del Consiglio Comunale.

I punti principali si riferiscono: alla durata della concessione; alla misura della percentuale assegnata al Municipio degli introiti lordi dell'esercizio tramviario; alle nuove linee da costruirsi ed ai prolungamenti delle linee già esistenti e da quelle da costruirsi.

Durata: Questa viene stabilita per anni dodici, a far tempo dal 31 dicembre 1896, scadenza della concessione attuale, fino al 31 dicembre 1908, con facoltà però nella Società di continuare nella concessione fino al 31 dicembre 1911, purchè ne dia regolare preavviso al Municipio entro l'anno 1906.

Percentuale: Ferma la misura della percentuale attuale (9.30 0|0) sugli introiti lordi fino al termine della concessione attuale, essa va ad essere aumentata per la proroga di concessione colla seguente scala progressiva:

Biennio 1897-1898 10 0|0 sull'entroito lordo; 1899-1900 11 0|0; 1901-1902 12 0|0; 1903-1904 13 0|0; 1905-1906 14 0|0; 1907-1908 15 0|0.

La percentuale del 15 0|0 sull'introito lordo resta ferma anche per il triennio 1909-11, qualora la Società voglia continuare nella concessione.

Linee nuove e prolungamenti: Sulle linee nuove a costruirsi, essendo cosa di tutto interesse locale, nulla aggiungiamo a quanto abbiamo già annunciato nel precitato nostro n. 5.

Osserviamo soltanto che la Giunta Municipale si è riservato il diritto di fare costruire ed esercitare dalla Società altre linee per la tratta complessiva di cinque chilometri; e che tutte le linee potranno essere prolungate fino all'estremo limite della zona cadente nel piano d'ampliamento del Circondario esterno del Comune, purchè le strade siano sistemate e siano fiancheggiate almeno per due terzi da edifici ad uso di abitazione e d'opificio. Per questi prolungmenti, oltre i punti fissi determinati, sarà ammessa la Società a chiedere un supplemento di tariffa da determinarsi dalla Giunta.

Condizioni generali: Queste rimangono generalmente quali sono nel contratto in corso, salvo alcune lievi modificazioni introdotte per schiarire alcune clausole del contratto attuale che avrebbero potuto dar luogo a varia interpretazione.

Importa pur notare che, prevedendosi il caso della introduzione di un miglior sistema di trazione (quale, ad es., la *trazione elettrica* o ad *aria compressa*), si è stabilito che la Società Anonima degli Omnibus avrà bensì il diritto di prelazione nell'esercizio col nuovo sistema, ma che essa, non facendone uso, avrà diritto soltanto ad un compenso, pel menomato suo servizio, in confronto dei nuovi concessionari, a giudizio d'arbitro.

Fu anche stabilito — (al che del resto già provvedevasi dalla Società direttamente e per mezzo della Cassa di Mutuo Soccorso istituita nello Stabilimento) — che ai disgraziati colpiti da infortunio sul lavoro sarà corrisposto dalla Società un assegno giornaliero non minore di L. 2 per tutto il tempo stabilito dal voto del Consiglio Comunale, sovra proposta del consigliere GnocchiViani, e che due intere annualità d'assegno verranno corrisposte a quelli fra i dipendenti della Società che soccombessero o rimanessero permanentemente inabili al lavoro. Qui è giusto notare che la Società già da molto tempo non solo provvede a favore di quelli colpiti da disgrazia sul lavoro, ma anche a favore di quelli che sono presi da malattia.

— *All'ordine del giorno nel Consiglio Comunale.* — Per la seduta straordinaria di domani, 28, del Consiglio Comunale di Milano è all'ordine del giorno:

« Convenzione colla Società Anonima degli Omnibus di Milano per proroga dell'attuale contratto e per concessione dell'impianto e dell'esercizio di nuove linee di tramvia in Comune ».

Società Anonima degli Omnibus di Milano. — *Assemblea generale ordinaria del 21 corrente.* — L'assemblea riuscì assai numerosa, con rappresentanza di oltre la metà del capitale sociale.

Dalla *Relazione del Consiglio sull'esercizio 1891* riassumiamo:

Gli introiti dei diversi rami hanno dato, in confronto dell'esercizio 1890, una diminuzione di L. 39,488.17; risparmiaronsi L. 36,811 sulla manutenzione dei veicoli.

Le tramvie interne diedero un prodotto di L. 2,343,801.80; il numero dei viaggiatori sulle tramvie fu di 23,438,018. Gli omnibus diedero un prodotto di L. 80,419.40; i trasporti funebri, L. 222,644.90.

Fu approvato all'unanimità il seguente *Ordine del giorno:*

« L'assemblea degli azionisti della Società Anonima degli Omnibus, sentito il rapporto del Consiglio e quello dei Sindaci, approva il bilancio dell'esercizio sociale 1891 ed il proposto dividendo di L. 140 per ciascuna delle n. 3000 azioni, pagabile alla Cassa sociale dal 1° maggio p. v. in avanti; attestando al Consiglio, al direttore ed a tutto il personale che lo coadiuva, la piena sua soddisfazione per l'attività ed intelligenza con cui tutti attendono alla gestione di questa importante Società ».

Diedesi quindi lettura del *progetto di capitolato conchiuso colla Giunta Municipale di Milano per la proroga del contratto di concessione dei* tramways *dal 1° gennaio 1897 in avanti*, di cui facciamo cenno superiormente in questa stessa rubrica sotto il titolo *Tramvie di Milano.*

Il Consiglio d'amministrazione fece notare che col nuovo capitolato gli oneri che va ad incontrare la Società, sono certamente gravissimi, perchè si tratta della costruzione e dell'esercizio di ben 30 chilometri di tramvia sovra linee di poca importanza, almeno per ora. La Società dovrà quindi aumentare il numero dei carrozzoni, dei cavalli, del personale, ampliare lo stabilimento, crearne fors'anco uno nuovo, ecc. Tutto ciò importerà la spesa di almeno L. 1,500,000.

L'Assemblea approvò a voti unanimi l'operato del Consiglio, autorizzando la rappresentanza sociale ad addivenire al definitivo contratto col Municipio, semprechè il Consiglio Comunale, dal canto suo, approvi l'operato della Giunta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo.— *Prodotti di gennaio 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di gennaio 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Gennaio	1891
Passeggieri trasportati .	Num.	70,000	67,454
» introito . .	L.	187,400	190,654.52
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	195	214
» introito . .	L.	16,000	18,663.89
Bestiame trasportato . .	Capi	6,525	8,772
» introito . . .	L.	24,600	26,065.23
Merce trasportata . .	Tonn.	50,000	46,585
» introito . . .	L.	587,000	507,878.28
Introito complessivo . .	»	815,000	743,261.92
» chilometrico. .	»	3,063.91	2,794.22
Proventi diversi . . .	»	45,000	48,420.81
Introito generale . . .	»	860,000	791,682.73
Spesa complessiva . .	»	535,000	535,566.37
» chilometrica . .	»	2,011.28	2,013 41
Introito netto	»	325,000	256,116.36

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Per corrispondente prospetto del 1891 e del 1890, e per richiamo a precedenti anni, vedi n. 8 del 1891.

— *Incendio alla stazione internazionale di Chiasso.* — La mattina del 20 corrente si manifestò un violento incendio nei Magazzini della G. V. della stazione internazionale di Chiasso.

Non si ebbe a deplorare alcuna vittima umana; i danni furono dapprima valutati a somma esagerata.

I magazzini distrutti dal fuoco sono quelli delle merci G. V. delle reti Mediterranea ed Adriatica.

L'ammontare dei danni subiti dagli edifici e dalle merci è molto inferiore a quanto si temeva dapprincipio, aggirandosi attorno alle 250,000 lire.

Le merci distrutte dal fuoco sarebbero relativamente poche, cioè 4 o 5 balle di seta, 4 cassette di orologi, qualche collo di poco valore e 65 pacchi di messaggeria svizzera.

Tanto la stazione di Chiasso, quanto le merci ivi giacenti, erano assicurate contro i danni degli incendi presso tre diverse Società.

Ferrovia Giura-Sempione. — *Deliberazione del Consiglio federale circa il disastro di Mönchenstein.* — Ricordiamo che di questo disastro abbiamo pubblicato: una ampia relazione nel n. 26 del 1891, a pag. 406; e successivamente, in questa stessa rubrica, nei numeri 26, 33 e 35 notizie su di una inchiesta promossa dal Consiglio federale ed altri provvedimenti per la sicurezza dei viaggiatori.

Annunciasi ora che lo stesso Consiglio federale nella sua seduta del 19 corrente ha risolto di trasmettere tutti gli atti dell'inchiesta sul disastro ferroviario di Mönchenstein alle Autorità giudiziarie di Basilea-Campagna per quegli ulteriori procedimenti che saranno del caso.

Su tal proposito riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:*

« La memoria del signor Scherb, Procuratore generale della Confederazione, è un lavoro rimarchevole, destinato a ristabilire la verità sul complesso dei fatti relativi alla catastrofe di Mönchenstein. Fa giustizia di tutte le dicerie che sono corse a tale riguardo e che sono spiegabili colla emozione cagionata da questo doloroso avvenimento.

« Dai documenti ufficiali risulta che la cifra dei morti si eleva a 73, e quella dei feriti più o meno gravemente a 131. Inoltre 10 persone sono segnalate come scomparse.

« La Memoria confuta l'asserzione che la linea non sarebbe stata costrutta in vista del traffico internazionale. I rapporti degli ingegneri della Compagnia francese dell'Est, che figurano nel numero dei voluminosi allegati della Memoria, dicono precisamente il contrario. In particolare il ponte era stato sottoposto a tutte le prove volute.

« L'opinione emessa dai signori professori Ritter e Tettmayer sembra piuttosto una dissertazione teorica, ed è confutata dall'ing. Gaudard, il quale attribuisce la catastrofe alla causa seguente: la diga (*remblai*) umida si è abbassata, provocando il sollevamento delle guide che fanno capo al viadotto, producendo così il crollo del viadotto. Questa ipotesi è confermata dalle fenditure constatate nel muro di sostegno.

« Dal complesso dei fatti che furono rilevati, il Procuratore generale non vede alcun motivo per conchiudere alla colpabilità o a delle responsabilità personali. In conseguenza il Procuratore generale è d'avviso che il litigio dev'essere sottoposto non al Tribunale federale, il che potrebbe essere considerato come una misura di sfiducia, ma ai Tribunale di Basilea-Campagna. Le parti restano libere di far valere i loro diritti sia individualmente, sia collettivamente ».

Ferrovie Greche. — *Circa una probabile liquidazione di conti fra l'Impresa, i cottimisti, gli operai, ecc., della ferrovia Myli-Calamata.* — Intorno alla crisi toccata alla Società costruttrice della linea Myli-Calamata rinviamo i nostri lettori a questa stessa rubrica dei numeri 1 e 7.

Essendo probabile che si giunga quanto prima ad una liquidazione di conti fra l'Impresa, i cottimisti, gli operai ed i fornitori di viveri della linea ferroviaria Myli-Calamata, sarebbe opportuno che gli italiani, che hanno crediti da far valere, provvedessero alla tutela dei propri interessi.

Coloro che volessero frattanto far constare della entità dei rispettivi crediti per mezzo della Regia Legazione d'Italia

in Atene, potranno inviare direttamente ad essa i buoni che posseggono o una copia o la indicazione precisa dei crediti medesimi, degli acconti ricevuti e dei debiti verso i fornitori. Sarà necessario che ciascuno dei mittenti faccia conoscere alla Regia Legazione il proprio indirizzo.

La Regia Legazione non assume però responsabilità alcuna sia per smarrimento, sia per altro titolo, essendo l'opera sua intesa unicamente a facilitare un eventuale accertamento di conti.

Ferrovie Spagnuole. — *Rifiuto a raccordarle con Gibilterra.* — Abbiamo altra volta accennato ad un progetto inglese di una linea ferroviaria per collegare Gibilterra colle ferrovie spagnuole; annunciasi ora che il ministro dei Lavori Pubblici di Spagna, sig. Linares-Rivas, dichiarò che il Governo non consentirà mai a permettere all'Inghilterra di raccordare Gibilterra con una ferrovia alla rete delle linee ferroviarie spagnuole.

Società di navigazione e ferrovie per il lago di Lugano. — *Resoconto 1891.* — Il 23 corr., sotto la presidenza dell'ing. comm. Maraini, si tenne a Lugano l'assemblea generale degli azionisti della Società di navigazione e ferrovie; erano presenti 18 azionisti rappresentanti 2108 azioni.

Dal *Rapporto sulla gestione dell'anno 1891* riassumiamo le seguenti cifre complessive:

Introiti: fr. 391,213.25 nel 1891, contro fr. 409,915.82 nel 1890, e fr. 281,620.88 nel 1886, il primo anno di completo esercizio dopo terminata la costruzione delle ferrovie.

Spese d'esercizio: fr. 264,719.71 nel 1891, contro franchi 256,811.96 nel 1890.

Numero dei viaggiatori: il numero complessivo dei viaggiatori trasportati sui piroscafi e sulle ferrovie fu di 667,216 nel 1891, contro 707,692 nel 1890.

Concludendo, il Rapporto esprime la fiducia che la nuova linea Porto Ceresio-Varese possa dare un notevole incremento all'impresa sociale; e così possa essere convenientemente rimunerato il capitale-azioni, che tanto dall'Italia che dalla Svizzera ha contribuito alla costruzione delle linee della Società.

Ferrovie Russe. — *Circa le condizioni ferroviarie ed i frequenti disastri.* — Un telegramma da Berlino all'*Opinione*, in data 23 corrente, annunzia:

« Dalla Russia meridionale giungono al Governo di Pietroburgo gravi lagnanze sulle condizioni delle linee ferroviarie. Non passa giorno che non avvengano disastri ferroviari. Si reclama urgentemente la nomina del Ministro delle Comunicazioni per mettere un termine a tale stato di cose.

Notizie Diverse

Freno automatico. — *Esperimento pubblico a Milano.* — Oggi, 27, ha luogo a Milano presso la Società delle Tramvie Internazionali, per gentile concessione del cav. Giulio Kessels, Direttore delle medesime, l'esperimento pubblico di un *freno accumulativo di forza*, inteso a mettere automaticamente in moto le carrozze sulle tramvie a cavalli e sulle tramvie elettriche, gli omnibus e le macchine a gaz.

Inventore di questo freno è il signor R. Schwarz; ed il brevetto o privativa venne già venduto: per l'Inghilterra ad una Società inglese; per l'Impero Austro-Ungarico ad una Società di ingegneri di Budapest.

Dolenti di non poter assistere oggi all'esperimento — cui ci ha cortesemente invitati il signor Schwarz — abbiamo provveduto affinchè ci siano inviate notizie sui risultati dell'esperimento stesso.

Canali d'irrigazione. — *Regolamento.* - La Direzione Generale del Demanio ha compilato uno schema di regolamento per l'amministrazione, manutenzione e custodia dei canali d'irrigazione e forza motrice appartenenti al patrimonio dello Stato.

Tale regolamento verrà ora sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 10,950 pel consolidamento dei manufatti ai km. 20.229.08; 28.738.63; 24.764.58 e sistemazione del rilevato stradale fra i km. 31.813 e 31.939 della linea Udine-Pontebba.

Rete Mediterranea. — L. 72,300 pei lavori di costruzione di muretti a secco di chiusura fra Pontegalera e Maccarese, nella linea Roma-Civitavecchia, verso la proprietà dell'Istituto di Santo Spirito in Sassia;

L. 26,320, non compreso l'importo del materiale metallico di armamento, pel rifacimento di m. 3000 di binario in ferro del modello V[5] F. R. sul tronco Codola Mercato-San Severino, tra i chilom. 274.307 e 277.397 della linea da Cancello ad Avellino;

L. 12,000 per provvedere alla costruzione di tre contrafforti a rinforzo del muro di sostegno a valle, fra i km. 66.507.78 e 66.686.48 della linea Battipaglia-Castrocucco, fra le stazioni di Ascea e Pisciotta.

Rete Sicula. — L. 283,371.76, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, per rifacimento con rotaie d'acciaio del primo tipo complementare di m. l. 37,558.14 di binario armato in ferro, distribuiti sulla intera rete, e per il rifacimento di n. 6 scambi, tangente 0.125 in ferro tipo calabrese, con altrettanti di tangente 0.10, tipo complementare.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — — (18 marzo p. v., ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per la costruzione del *3° lotto del tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze.*

— — (18 marzo p. v., ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per la costruzione del *2° lotto del tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze.*

Ministero dei Lavori Pubblici. — (Prossimamente). — Appalto del *7° tronco, Capistrello-Avezzano, della ferrovia Avezzano-Roccasecca.* Importo L. 2,090,000.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Sortino — Siracusa — (2 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori e provviste per il ribassamento della via Libertà. Importo ridotto L. 62,505.30 (v. n. 6).

Municipio di Verzuolo — Cuneo — (4 marzo, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto in 2 lotti dei lavori di costruzione di 2 strade di accesso alla stazione ferroviaria: 1° lotto. Importo L. 11,343.46. Cauzione provvisoria L. 400. Cauzione definitiva L. 1000. 2° lotto. Importo L. 2540.28 Cauzione provvisoria L. 50. Cauzione definitiva lire 200. Fatali 19 marzo, ore 12 merid.

Municipio di Iatrinoli — Reggio Calabria — (8 marzo, ore 2 pom., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo ridotto L. 46,200 (v. n. 6).

Prefettura di Pesaro e Urbino (9 marzo, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la riduzione a sistema cubiculare del Riformatorio costruito nell'ex-convento delle Bastarde in Urbino. Importo ridotto L. 71,419.38 (v. n. 50 e 6).

Deputazione Provinciale di Brescia (9 marzo, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere di costruzione del nuovo manicomio costituente il 2° lotto per lire 147,817.75; 3° lotto per lire 156,820.85. Cauzione provvisoria L. 9000 per ciascuno.

Municipio di Cefalù (13 marzo, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione del corso della Libertà e via Camposanto. Importo L. 50,000. Cauzione provvisoria L. 1500. Fatali 29 marzo.

Municipio di Rivarolo Canavese — Torino — (14 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del rettilineo della bealera comunale. Importo L. 44,362.40. Cauzione il decimo. Fatali 29 marzo, ore 5 pom.

Municipio di Caluso — Torino — (14 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto di riduzione del caseggiato ad uso della Scuola pratica d'agricoltura e di costruzione di una casa di rifugio di campagna. Importo L. 45,000. Cauzione L. 4500.

Genio Militare — Spezia — (18 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di adattamento della Caserma d'artiglieria nella piazza d'armi di Spezia per alloggiarvi un reggimento d'artiglieria. Importo L. 57,300. Cauzione L. 6000.

Francia. — *Prefettura delle Alpi Marittime a Nizza* (8 marzo, ore 10,30 ant.). — Costruzione della strada n. 10 (metri 1416.91). Importo fr. 163,000. Cauzione fr. 6000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Cuneo — (7 marzo, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di tubi di condotta d'acqua potabile e pezzi speciali. Cauzione L. 2000.

R. Fonderia — Napoli — (9 marzo, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** diverso in verghe. Importo L. 5865. Consegna a giorni 60. Cauzione L. 587.

— (9 marzo, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 14,000 di **rame** in verghe sagomato (per granate da 28) a L. 2.20 il kg. Cauzione L. 3080. Consegna a giorni 100.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (11 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 5900 di **ferro** scelto in verghe. Importo L. 2065. Cauzione L. 207. Consegna a giorni 30.

— (15 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 5000 di **piombo** in lamiera a L. 0.42 il kg. Cauzione lire 210. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto il lavoro di rafforzamento dei ponti Donnarazzo e Fondachello sulla linea Messina-Barcellona per la Società dei Tramways Siciliani.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie del Monferrato. — La *Gazzetta Ufficiale* del 23 febbraio 1892 (N. 45) pubblica l'elenco dei Titoli sorteggiati nelle estrazioni seguite in Roma il 30 gennaio 1892, e cioè: i numeri delle 35 azioni privilegiate del tronco ferroviario *Cavallermaggiore-Bra*, e i numeri delle 114 obbligazioni della ferrovia *Cavallermaggiore-Alessandria*.

La decorrenza delle annualità delle azioni estratte cessa dal 1° gennaio 1892, e il rimborso del capitale in L. 500 avrà luogo dal 1° luglio 1892; le obbligazioni estratte cessano di fruttare interessi dal 1° luglio 1892, e da tale giorno sarà rimborsato in L. 500.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

13 marzo. — **Tramvia di Padova.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella Sede Sociale.

13 marzo. — **Società An. di Navigazione a vapore "Puglia"** (Sede in Bari). — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nel Palazzo Municipale in Bari.

22 marzo. — **Tramways a vapore nella Provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9 ant. nella Sede in Torino.

26 marzo. — **Navigazione a vapore sul Lago di Como "Lariana".** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 mer. in Como, piazza Volta, 9.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

6 marzo. — **Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie in Terni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 8 ant.

28 marzo. — **Società Carbonifera Austro-Italiana di Montepromino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Banca di Torino in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Febbraio 20	Febbraio 27
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 634	634
»	»	Mediterranee	» 489	488
»	»	Sicule	» 570	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 540	540
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 284	284
»	»	Novara-Seregno	» 68	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321.50	321
»	»	» 2ª emiss.	» 300	300
»	»	Centrale Toscana	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 428	428
»	»	Meridionali	» 308.50	308.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 304	304
»	»	» serie *B.*	» 300	300
»	»	» 1879	» 297.50	299.50
»	»	Pontebba	» 457	452
»	»	Nord-Milano	» 256	256
»	»	Meridionali Austriache	» 320	318
»	»	Gottardo 4 %	» 102	102.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

22ª Decade — Dal 1° al 10 Febbraio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	74.531 00	2.222 00	7.866 00	119.853 00	790 00	205.262 00	609 00	337 05
1891	81.481 51	1.745 80	6.805 77	112.957 41	552 55	203.543 04	609 00	334 23
Differenza nel **1892**	— 6.950 51	+ 476 20	+ 1.060 23	+ 6.895 59	— 237 45	+ 1.718 96	»	+ 2 82
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 FEBBRAIO 1892					
1891-92	2.220.717 00	47.070 00	259.831 00	2.595.490 00	23.500 00	5.146.608 00	609 00	8.450 92
1890-91	1.999.876 65	39.112 31	233.979 71	2.556.554 47	18.796 94	4.848.320 08	609 00	7.961 12
Differenze nel **1892**	+ 220.840 35	+ 7.957 69	+ 25.851 29	+ 38.935 53	+ 4.703 06	+ 298.287 92	»	+ 489 80
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	17.257 00	134 00	1,006 00	8.676 00	61 00	27.134 00	237	114 50
1891	12.066 44	103 92	835 16	5.923 21	24 56	18.953 29	126	150 42
Differenza nel **1892**	+ 5.190 56	+ 30 08	+ 170 84	+ 2.752 79	+ 36 44	+ 8.180 71	+ 111	— 35 92
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 FEBBRAIO 1892.					
1891-92	385.192 00	3.329 00	25.053 00	136.482 00	3.061 00	553.117 00	237	2.333 83
1890-91	300.071 98	2.404 21	20.174 39	114.692 54	696 45	438.039 57	126	3.476 51
Differenze nel **1892**	+ 85.120 02	+ 924 79	+ 4.878 61	+ 21.789 46	+ 2.364 55	+ 115.077 43	+ 111	— 1.142 68

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	638	609	+ 29
Media	4164	4100	+ 64	655	642	+ 13
Viaggiatori	1,015,560 59	1,043,796 49	— 28,236 10	41,484 92	52,167 90	— 10,682 98
Bagagli e cani. . . .	55,591 53	55,943 42	— 351 89	1,407 55	2,041 05	— 633 50
Merci a G.V. e P.V. acc.	279,276 16	254.673 59	+ 24,602 57	11,107 22	12,812 59	— 1,705 37
Merci a P. V. . . .	1,421,315 01	1,430,997 00	— 9,681 99	66,868 13	105,891 63	— 39,023 50
TOTALE .	2,771,743 09	2,785,410 50	— 13,667 41	120,867 82	172,913 17	— 52,045 35
	Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 20 Febbraio 1892.					
Viaggiatori	29,260,828 85	29,293,907 34	— 33,078 49	1,663,512 63	1,753,989 92	— 90.477 29
Bagagli e cani. . . .	1,318,297 31	1,317,360 22	+ 937 09	59,783 93	63,691 01	— 3 907 08
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,425,763 21	7,267,257 65	+ 158,505 56	399.951 22	395,643 36	+ 4,307 86
Merci a P. V. . . .	32,888,589 30	32,682,875 57	+ 205,713 73	2,480,060 79	2,552,791 06	— 72,730 27
TOTALE .	70,893,478 67	70,561,400 78	+ 332,077 89	4,603,308 57	4,766,115 35	— 162,806 78
	Prodotto per chilometro					
della decade.	659 31	670 86	— 11 55	189 45	283 93	— 94 48
riassuntivo	17,025 33	17,210 10	— 184 77	7,027 95	7,423 86	— 395 91

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 4ª Decade — dal 1° al 10 Febbraio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1892	694.490 66	34.126 54	222.342 32	1.206.297 45	8.851 08	2.166.108 05	4.204 00
1891	770.426 20	38.494 95	261.513 17	1.196.405 34	8.728 78	2.275.568 44	4.204 00
Differenze nel 1892	— 75.935 54	— 4.368 41	— 39.170 85	+ 9.892 11	+ 122 30	— 109.460 39	—
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1892	2.740.918 47	124.432 40	952 653 72	4.706.575 08	42.525 64	8.567.105 31	4.204 00
1831	3.162.037 70	132.757 22	1.054.310 03	4.637.812 23	44.161 04	9 031.078 22	4.204 00
Differenze nel 1892	— 421.119 23	— 8.324 82	— 101.656 31	+ 68.762 85	— 1.635 40	— 463.972 91	—
	RETE COMPLEMENTARE						
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1892	45.038 34	1.209 46	14.925 68	89.726 52	942 67	151.842 67	1.018 00
1891	46 096 05	1.230 80	14.695 00	87.701 80	930 55	150.654 20	995 00
Differenze nel 1892	— 1.057 71	— 21 34	+ 230 68	+ 2.024 72	+ 12 12	+ 1.188 47	+ 23 00
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1892	186.940 53	3.645 60	58.393 28	342.913 17	4.636 97	596.529 55	1.018 00
1891	189.472 58	3.705 53	58.031 52	322.947 57	4.864 96	589.022 16	995 00
Differenze nel 1892	— 2.532 05	— 59 93	+ 361 76	+ 9.965 60	— 227 99	+ 7.507 39	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	443 88	466 67	— 22 79
riassuntivo.	1.754 81	1.850 38	— 95 57

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	2.175 15	2.018 24	+ 156 91	7.919 45	6.793 69	+ 1.125 76
Merci	667 10	789 60	— 122 50	2.570 35	2.801 57	— 231 22
Prodotti indiretti	— —	19 20	— 19 20	125 —	180 20	— 55 20
Totali	2.842 25	2.827 04	+ 15 21	10.614 80	9.775 46	+ 839 34

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna. . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	8 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: } **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: } ***Parigi-Roma, fr. 63.50; Torino-Parigi, fr. 43,50; Genova-Parigi, fr. 56; Pisa-Parigi, fr. 58; Roma-Pisa, fr. 10.50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.***

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . .
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 29
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc, prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 198
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 27
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcíume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 108
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 342
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanissetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Resligna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avanzini . 47
Id sul *Tevere*, impresa Monion . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
9 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Pariai 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*. impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule [illegible]000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2038
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 5[illegible]0
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . [illegible]00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . . 8[illegible]00
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani . . . . 39[illegible]0
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 Id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113536
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 5 Marzo 1892. NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Il disegno di legge N. 138 *bis* modificato dalla Giunta Generale del Bilancio.

Il *disegno di legge ministeriale* (N. 138 *bis*) — presentato alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, nella seduta dei 30 novembre u. s. — pubblicammo testualmente, colla *relazione ministeriale*, nel nostro n. 51 del 1891. Circa l'*andamento parlamentare del disegno di legge*, vedi la nota (1).

Pubblichiamo ora il testo del *disegno di legge modificato dalla Commissione;* e ci riserviamo di pubblicare, integralmente o per riassunto dei punti principali, la *relazione dell'on. Marchiori* — cui sono annessi XIV Allegati, ossia le risposte del Ministro dei Lavori Pubblici ai quesiti fatti dalla Giunta Generale del Bilancio — presentata alla Camera nella seduta del 23 febbraio u. s. e distribuita il 2 corr. marzo.

Testo del disegno di legge della Commissione.

Art. 1. La spesa per costruzioni ferroviarie che deve stanziarsi nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici a norma della legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª, resta stabilita per l'esercizio 1892-93 in 30 milioni di lire e sarà ripartita fra le diverse linee secondo la tabella *A* annessa alla presente legge.

(*Identico al testo ministeriale*). Per provvedere, giusta l'allegata tabella, sia alle opere di costruzione, sia a quelle costruite od in corso di liquidazione, saranno stanziate nell'esercizio 1893-94 lire 30 milioni, e nel triennio successivo lire 40 milioni annui, da ripartirsi con la legge del bilancio di previsione.

(1) Nella « *Cronaca parlamentare* » del 1891;
N. 49: Presentazione del disegno di legge N. 188 *bis*, con richiamo al 138. — N. 50: Cenno sommario del disegno di legge N. 138 *bis*.
Nella « *Cronaca parlamentare* » del 1892:
N. 7: Conclusione della relazione della Commissione. — N. 8 e 9: Lavori della Commissione della Camera. — N. 9: Presentazione della relazione dell'on. Marchiori alla Camera, nella seduta del 23 febbraio 1892.
— Ricordiamo, inoltre, che nel n. 9 del corrente anno, a pag. 130, abbiamo pubblicato una *lettera dell'ing. M. Vicarj* concernente tale disegno di legge.

(*Identico al testo ministeriale*). Il riparto potrà rettificarsi con la legge del bilancio di assestamento in relazione all'effettivo progresso dei lavori e delle liquidazioni.

Art. 2 (*Identico al testo ministeriale*). Sugli assegni determinati nell'art. 1, comma 2, saranno prelevati in aumento alla spesa autorizzata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie terza:

a) per la linea Faenza-Firenze, lire 3,000,000;
b) per la linea Salerno-San Severino, lire 3,021,713;
c) per le stazioni d'innesto nominate al n. 30 della tabella annessa alla presente legge e per lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, lire 3,500,000.

La somma assegnata alla linea Faenza-Firenze, sarà stanziata metà nell'anno 1893-94, e metà nel 1894-95.

Le rimanenti lire 6,521,713 saranno annualmente ripartite com'è stabilito nell'art. 1.

Art. 3. Negli esercizi successivi al 1896-97 per le linee delle leggi 24 luglio 1887, n. 4771 e 20 luglio 1888, numero 5550, e fino al loro compimento, saranno stanziati non meno di 30 milioni annui.

Con altra legge, da presentarsi entro l'anno 1893, sarà determinato il riparto e l'impiego di detta somma nei singoli esercizi.

Art. 4. Per le linee di cui non è ancora cominciata la costruzione non potranno essere ordinati e dati in appalto lavori, nè i contratti relativi potranno essere approvati ed ammessi a registrazione della Corte dei Conti, se prima non siano compilati e debitamente approvati i progetti particolareggiati e regolari di esecuzione per l'intera linea, dai quali apparisca che la spesa complessiva prevista non ecceda gli stanziamenti autorizzati per legge.

Art. 5. Potranno essere assunti impegni ed eseguiti pagamenti per nuovi appalti, per differenze di liquidazione, per transazioni di vertenze o altre maggiori spese sui residui propri e non impegnati per contratti di ogni singola linea.

Solo con legge speciale potrà essere autorizzato lo storno dei fondi non impegnati per contratto da una ad altra linea.

Per gli impegni e per pagamenti da effettuarsi sui residui, i medesimi rimangono determinati secondo la tabella *B*. Verun impegno per ogni singolo capitolo potrà essere assunto sui residui oltre il limite delle somme indicate nella tabella.

Tabella A annessa al disegno di legge della Commissione, N. 138 *bis*.

N. d'ord.	INDICAZIONE DELLE LINEE E DEI TITOLI DI SPESA	TOTALE	Per l'esercizio 1892-93	*Annotazioni*
1	Parma-Spezia	9,800,000	4,756,332	Intera linea.
2	Faenza-Firenze	3,000,000	—	Idem.
3	Cosenza-Nocera	3,259,221	—	Tronco Cosenza-Pietrafitta.
4	Gozzano-Domodossola	7,323,798	775,000	Intera linea.
5	Cuneo Ventimigtia	11,583,786	287,965	Tronchi Cuneo-Vievola.
6	Macerata Albacina	652,934	326,467	Intera linea.
7	Avezzano-Roccasecca	4,714.315	—	Tronchi Civita d'Antino-Roccasecca.
8	Benevento-Avellino	1,670,211	700,000	Intera linea.
9	Taranto-Brindisi	437,125	145,708	Idem.
10	Messina-Patti-Cerda.	4,971,668	697,000	Tronchi Messina-S. Filippo e Cefalù-Cerda.
11	Chivasso-Casale	150,000	—	Intera linea.
12	Parma-Brescia-Iseo	550,797	—	Idem.
13	Mestre-S. Donà-Portogruaro	209,846	69,948	Idem.
14	Lucca-Viareggio	31,680	31,680	Idem.
15	Caianello-Isernia	2,500,000	1,388,735	Idem.
16	Salerno-S. Severino	3,571,248	—	Idem.
17	Ceva-Ormea	1.104,853	100,600	Idem.
18	Treviso-Motta	194,411	64,803	Idem.
19	S. Arcangelo-Fabriano	15,664,758	—	Tronchi Urbino-Fabriano.
20	Somma a calcolo per differenze di liquidazione, per transazioni di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle dalla legge 28 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª	*per memoria*	—	
21	Isernia-Campobasso	5,000,000	—	Intera linea.
22	Maggior costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della Sparanise-Gaeta	1,125,000	1,125,000	Intero tronco.
23	Roma-Segni	8,800,000	4,400,000	Intera linea.
24	Materiale metallico d'armamento	20,238,328	5,700,000	
25	Materiale mobile di 1ª dotazione e materiale d'esercizio	17,000,000	1,509,932	
26	Quote di concorso per linee di 4ª categoria	32,865,827	2,944,326	
27	Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885	9,500	9,500	
28	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni delle quote a carico dello Stato	1,270,694	517,004	
29	Stazioni d'innesto per linee concesse alle Società esercenti	5,000,000	500,000	
30	Lavori d'ampliamento alle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, Cremona, Faenza, Fabriano, Mondovì, Parma, Portomaggiore, Roccasecca, Sarzana e lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre staz. della rete princip.	3,500,000	500,000	
31	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie	12,000,000	3,000,000	
32	Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie	1,800,000	450,000	
	TOTALE	180,000,000	30,000,000	

Tabella B annessa al disegno di legge della Commissione, N. 138 *bis*.

N. d'or.	LINEE E TITOLI DI SPESA	Complessivo disponibile da impiegare
1	Faenza-Firenze	2,423,570
2	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	1,256,146
3	Avezzano-Roccasecca	3,261,654
4	Aulla-Lucca	4,823,051
5	Gaiano-Borgo San Donnino	500,000
6	Parma-Brescia-Iseo	3,296,951
7	Bologna-Verona	3,975,213
8	Salerno-San Severino	1,623,162
9	Candela-Rocchetta Melfi	50,615
10	Macerata-Civitanova	1,189
11	Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa, Ivrea	5,217,108
12	Lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso-Belluno, Novara, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento, Borgosesia, Firenze, Bergamo, Reggio Calabria, Viareggio	2,712,964
13	Isernia-Campobasso	2,816,939
14	Ampliamento delle stazioni di innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª)	2,000,000
15	Provvista di materiale mobile in servizio delle strade ferrate complementari	4,286,161
16	Materiale metallico d'armamento per le linee concesse, costruite e da costruire, a termini dell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), degli articoli 1, 2, 3. 4 e 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª)	2,129,762
17	Costruzione del primo tronco fra Terracina e Formia della linea diretta Roma-Napoli	1.675,000
18	Somma a calcolo per differenza di liquidazione e per transazione di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle dalla legge 20 luglio 1888, n. 5550	21,462,482
	TOTALE	63,511,967

FERROVIA VARESE-PORTO CERESIO

Regio Decreto, Convenzione e Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia alla Società per la Rete Mediterranea.

Il numero **760** *della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù delle facoltà accordate al Governo con l'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e con l'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª);

Veduto il nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), in virtù del quale furono regolate le concessioni di ferrovie pubbliche con sovvenzione chilometrica;

Veduta la legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), colla quale furono apportate modificazioni ed aggiunte al Decreto Reale dianzi citato del 25 dicembre 1887;

Sentito il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e per il Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata la Convenzione stipulata addì 23 dicembre 1891 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor comm. Mattia Massa, Direttore Generale della Società delle ferrovie per la Rete Mediterranea, per la concessione a favore della Società medesima della costruzione e dell'esercizio di una linea di ferrovia da Varese a Porto Ceresio.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1891.

UMBERTO.

BRANCA.
LUZZATTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* L. FERRARIS.

CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Varese a Porto Ceresio.

Fra le loro Eccellenze il comm. Ascanio Branca, Ministro dei Lavori Pubblici, ed il comm. Luigi Luzzatti, Ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il comm. ing. Mattia Massa, Direttore generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, a ciò autorizzato dal Consiglio d'Amministrazione della stessa, come risulta dall'estratto della seduta 19 dicembre 1891 annesso alla presente Convenzione, si conviene quanto appresso:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ordinaria da Varese a Porto Ceresio, che la Società stessa si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalle leggi 29 giugno 1873, n. 1473 (serie 2ª), 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), dal Decreto Reale 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. 1.

Art. 2. Lo Stato per la concessione di questa linea accorda un sussidio di L. 3000 (tremila) al chilometro per anni 70 (settanta) esclusi i tratti comuni colle ferrovie o tramvie esistenti e quelli che non hanno sede propria a decorrere da 3 (tre) anni dopo l'apertura all'esercizio di detta linea, regolarmente autorizzata.

Il concessionario per gli effetti della presente convenzione, elegge il suo domicilio legale in Milano, Corso Magenta, n. 24, palazzo ex-Litta.

Art. 3. La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi ventitre del mese di dicembre dell'anno milleottocentonovantuno.

(*Seguono le firme*).

CAPITOLATO per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sezione normale da Varese a Porto Ceresio.

TITOLO I. — **Oggetto della concessione.**

Art. 1. *Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.* — Il concessionario è obbligato ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione normale da Varese a Porto Ceresio, secondo il progetto esecutivo redatto dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, in data 17 gennaio 1891 ed approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici con voto dell'11 marzo 1891, n. 203.

Art. 2. *Termine per l'ultimazione dei lavori.* — Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di 3 (tre) anni decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti, perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Art. 3. *Decadenza della concessione.* — Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario si intenderà decaduto dalla concessione e non potrà più ottenerne una seconda.

Progetti e condizioni d'eseguimento.

Art. 4. *Tipo da adottarsi.* — Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo delle ferrovie economiche.

Art. 5. *Progetto definitivo.* — Una copia del progetto di esecuzione approvato verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 6. *Stagni e paludi.* — Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni d'acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 7. *Traversate a livello.* — L'incrociamento delle vie ordinarie con la strada ferrata dovrà eseguirsi sotto un angolo che non sia minore di 450 a meno che per circostanze eccezionali il Prefetto, sentito l'ufficio del Genio Civile, non riconosca la necessità di ammettere un angolo più piccolo.

I cancelli e le barriere di cui dovranno essere munite le traversate a livello da ambo i lati della strada ferrata, nei luoghi pericolosi, saranno distanti almeno m. 3.50 dalla rotaia più vicina.

Dette chiusure dovranno lasciare la larghezza libera di varco misurata a squadra della strada attraversata, dai 4 ai 6 metri, secondo la maggiore o minore importanza della strada medesima.

Questa larghezza di varco nelle strade vicinali o private ed in quelle non carreggiabili sarà da m. 2 a m. 4.

Sono ammesse le barriere da chiudersi a distanza, e per le strade mulattiere e pei sentieri le barriere fisse, limitando la custodia ai passaggi più frequentati.

In tutte le traversate a livello ambo le rotaie saranno munite di controrotaie di ferro, la lunghezza delle quali dovrà eccedere di circa m. 1.50 la larghezza libera del varco determinato con le norme precedenti.

Si darà accesso a queste attraversate a livello mediante rampa in salita o in discesa, aventi la inclinazione più o meno dolce, secondo l'importanza delle esistenti strade, e previ i necessari accordi con le Amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione a termini di legge.

Dette rampe dovranno sempre raggiungere la strada ferrata mediante una conveniente tratta orizzontale da ambo le parti.

La inclinazione delle rampe non potrà superare il 5 per cento, tranne nei casi eccezionali con autorizzazione dell'autorità competente.

Saranno poi coperte da acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 8. *Chiusura della strada.* — La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con altro sistema di chiusura lungo tutto il suo percorso.

Art. 9. *Stazioni e stabilimenti accessori.* — Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Varese, Induno, Arcisate, Bisuschio-Viggiù e Porto Ceresio.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero; salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine,

cave, ecc., cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

TITOLO II. — **Stipulazioni diverse.**

Art. 10. *Durata della concessione.* — La concessione della strada ferrata che forma oggetto del capitolo presente è fatta per anni 90 (novanta) a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 11. *Tassa di registro.* — Gli atti relativi alle espropriazioni di terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa saranno soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietà.

Art. 12. *Conservazione dei monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.* — I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia non saranno menomamente danneggiati.

Il concessionario dovrà darne avviso al Governo, per mezzo del prefetto della provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano trasportati, onde non impedire la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 13. *Spese di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.* — Dalla data del decreto Reale che approverà la presente concessione sino al termine della concessione medesima, sarà pagata dal concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire venti per chilometro di linea di strada ferrata, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Art. 14. *Convogli ed orari.* — Il Governo ri riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni fino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. *Tariffe pei trasporti.* — Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe, in base a quelle generali approvate per la Rete delle Strade ferrate del Mediterraneo, da considerarsi come massimi agli effetti dell'articolo 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniale si applicherà la tariffa speciale in vigore per la Rete delle Strade ferrate suddette.

Saranno pure estese al trasporto degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali e rispettive famiglie le stesse norme e riduzioni in vigore sulla Rete principale anzidetta.

Art. 16. *Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.* — I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione del concessionario, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal Ministero dei lavori pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione permanente o temporanea, su tutte o su alcune parti della ferrovia concessa; o di biglietti per una determinata corsa, nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Art. 17. *Servizio di posta.* — Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo, nonchè per i pacchi postali da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa, o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dal concessionario.

L'amministrazione delle poste potrà richiedere il concessionario che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e i dispacci non che i pacchi postali per consegnarli ai capi delle diverse stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

Art. 18. *Trasporto della corrispondenza di servizio.* — Il concessionario potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 19. *Stabilimento delle linee telegrafiche.* — Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dal concessionario.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili per il servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dall'amministrazione dei telegrafi dello Stato ed il concessionario corrisponderà all'amministrazione medesima, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro pel primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della Società. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni, che attraversano le gallerie; ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, non che le spese di mano d'opera, saranno pagati a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche compatibilmente al loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica od all'autorità più vicina competente i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 20. *Telegrammi di servizio.* — Il concessionario non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada e sarà perciò sottoposto alla sorveglianza governativa.

Art. 21. *Telegrammi del Governo e dei privati.* — Dietro richiesta del Governo il concessionario dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, e dei regolamenti dell'amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dal Ministero delle poste e telegrafi.

Il concessionario riterrà per sè il 10 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati, scambiati fra i suoi uffici posti in località dove esistono pure uffici telegrafici governativi, senza distinzione di orario, oppure spediti all'estero o ad altre amministrazioni dai suoi uffici posti in località dove esistono uffici del Governo, anche senza distinzione di orario.

Egli riterrà il 50 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati spediti dai suoi uffici, posti in località fornite di uffici del Governo, senza distinzione di orario, e diretti a località non provvedute di uffici governativi.

Riterrà il 90 per cento delle tasse dei telegrammi privati interni scambiati fra suoi uffici posti in località sprovveduta di uffici governativi.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato oltre al rimanente delle tasse interne, di cui agli alinea 1°, 2°, e 3° del presente articolo, anche lo ammontare intero delle tasse dei telegrammi di Stato, accettati nei suoi uffici per l'interno e per l'estero, e l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati spediti all'estero.

Art. 22. *Tronchi e stazioni comuni.* — La Società concessionaria dovrà sottoporre all'approvazione del Governo le modalità d'innesto e di servizio nella stazione di Varese, della linea Gallarate-Varese.

I lavori d'innesto o di ampliamento della stazione di Varese saranno a carico della Società concessionaria.

Il concessionario poi sarà tenuto ad accordare al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri.

Art. 23. *Rinunzia di privilegi.* — Il concessionario rinuncia ai privilegi per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linee, nonchè per le linee laterali che gli potessero competere a sensi degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (allegato *F*).

Art. 24. *Questioni* — Tutte le questioni d'indole tecnica ed amministrativa che potranno insorgere in dipendenza della concessione saranno decise dal Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici, ed, occorrendo, anche quello del Consiglio di Stato. Le altre questioni puramente civili saranno deferite al giudizio dei tribunali ordinari.

Però verificandosi il caso di applicare gli articoli 252, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865 (allegato *F*) sui lavori pubblici, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

Art. 25. *Decadenza della concessione per mancato compimento dei lavori.* — Pel caso previsto dall'articolo 254 della detta legge e quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, il concessionario sarà definitivamente decaduto da tutti i diritti della concessione, e le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà dello Stato, il quale sarà libero di conservarle o di abbandonarle come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; ed il concessionario non potrà pretendere alcun corrispettivo o prezzo per le opere già eseguite; e rispetto alle provviste sarà in facoltà dello Stato di acquistarle dietro stima fatta indipendentemente dalla loro destinazione, o di lasciarle a disposizione del concessionario.

Art. 26. *Riscatto della concessione.* — Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione alla scadenza del 1° periodo del contratto d'esercizio della Rete Mediterranea oppure dopo trent'anni dall'aper-

tura totale della ferrovia all'esercizio, a suo esclusivo giudizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il corrispettivo stabilito dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865 (allegato F) aumentato di tanti trentesimi quanti saranno gli anni pei quali si anticiperà il riscatto sul trentennio previsto dalla legge suddetta, in una misura però mai superiore a lire 2,950,000 (due milioni e novecento cinquanta mila) quanto è l'importo cui ascende il progetto approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Art. 27. *Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.* — Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venire chiamati.

Art. 28. *Trasporto dei membri del Parlamento.* — Il concessionario è obbligato a trasportare gratuitamente sulla propria linea, i membri dei due rami del Parlamento.

Art. 29. *Risoluzione delle questioni in via amministrativa.* — Al prefetto della provincia spetterà di regolare le questioni col concessionario.

In caso di dissenso la decisione della questione sarà devoluta al Ministero.

Art. 30. *Trasporto gratuito delle Autorità politiche.* — Oltre ai funzionari governativi, di cui all'art. 16 di questo capitolato, dovranno essere rilasciati biglietti di libera circolazione sulla linea o sui tronchi di linea al prefetto della provincia e rispettivamente al sottoprefetto del circondario.

Art. 31. *Servizio cumulativo.* — Il concessionario dovrà uniformarsi a tutte le disposizioni approvate dal Governo per il servizio cumulativo ed interno delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

Art. 32. *Acquisto di materiale fisso e mobile.* — Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi a parità di condizioni, la industria nazionale, applicando le disposizioni dell'art. 21 del capitolato per la Rete Mediterranea, approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª).

(Seguono le firme).

ESPERIMENTO DEL FRENO RICUPERATORE SCHWARZ

a Milano il 27 febbraio 1892.

All'esperimento, indetto per il 27 febbraio u. s. a Milano nello Stabilimento delle Tramvie Interprovinciali, abbiamo accennato nelle « Notizie diverse » del n. 9. Ed ora adempiamo alla promessa di riferire sui risultati dell'esperimento stesso, a cui intervennero: l'assessore municipale, commendatore Cambiasi; il cav. ing. Kessels, direttore delle dette Tramvie, ed altri Capi-servizio; l'ing. Campiglio, direttore delle Ferrovie Nord-Milano; il signor Churchward della Tramvia Milano-Giussano; l'ing. Margutti per la Società Anonima degli Omnibus, e parecchi tecnici e industriali.

***

Ecco quanto ci scrive in proposito l'egregio ing. Kessels.

Il freno in discorso segna un vero progresso sugli altri freni ricuperatori sinora conosciuti, e ciò per due motivi:

1° perchè i freni precedenti restituivano al momento della messa in marcia *tutta* la forza viva accumulata nel fermare la carrozza, mentre il freno Schwarz non adopera per rimettere il veicolo in moto che una parte di detta forza viva, e cioè quella veramente necessaria (un terzo, circa). Il rimanente della forza viva accumulata durante la fermata, viene conservata nell'apparecchio per essere impiegata più tardi per aiutare il cavallo, sia in una curva stretta, sia per una salita poco lunga;

2° perchè il freno Schwarz permette di mettere la carrozza in moto, non solo in avanti, ma anche indietro.

Il freno ricuperatore è utilissimo, come già detto sopra, per aiutare il cavallo in una curva stretta o in una salita, ma anche in altri casi. Quando la strada è interrotta per causa di riparazione al selciato, alla condotta d'acqua, di gas, di fognatura, ecc., non occorrono, come al presente, degli uomini per spingere la carrozza dopo distaccati i cavalli: il solo freno ricuperatore basta allo scopo.

Anche la marcia indietro è utilissima quando, per uno scambio falso, la carrozza si è impegnata in un binario diverso da quello che doveva percorrere, od in caso di urto.

Per ottenere gli scopi indicati qui sopra, la manetta del freno porta un ago che, muovendosi sopra una sezione di quadranti, può fermarsi in 4 posizioni diverse:

la 1ª corrisponde alla messa in marcia in avanti;

la 2ª al non-funzionamento dell'apparecchio, cioè alla posizione durante la marcia normale della carrozza;

la 3ª corrisponde alla fermata della carrozza;

la 4ª alla messa in marcia in dietro.

Nelle prove da noi fatte abbiamo potuto percorrere dai *20* ai *30* metri colla carrozza, col solo aiuto del detto freno, e ciò tanto in avanti quanto in dietro.

L'apparecchio, assai semplice, funziona mediante l'intermediario di una molla a spirale fissata sull'asse della carrozza.

Oltre il minore deperimento dei cavalli, il freno Schwarz ha il vantaggio di sopprinere i ceppi dei freni, e quindi di aumentare considerevolmente la durata dei cerchioni delle ruote.

Il freno in discorso è applicato in via definitiva alle carrozze della *West Metropolitan Tramways Company* di Londra.

Il brevetto per la privativa in Ungheria fu venduto per una somma rilevante ad un capitalista di detto paese.

Il freno Schwarz potrà servire in dati casi a sopprimere il cavallo di rinforzo. Potrebbe anche essere utile sulle linee a trazione a vapore, ove furono autorizzati i treni di gravità, e ciò allo scopo di rimettere in moto i detti treni dopo le fermate.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 29 febbraio 1892 (N. 50). — **Regio Decreto 24 dicembre 1891**, n. **760**, col quale è approvata la Convenzione stipulata addì 23 dicembre 1891 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il comm. Mattia Massa, Direttore Generale della Società delle Ferrovie per la Rete Mediterranea, per la concessione a favore della Società medesima della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria da Varese a Porto Ceresio.

Pubblichiamo in questo stesso numero, col *testo del R. Decreto*, il *testo della Convenzione* e *del Capitolato*.

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 27 febbraio u. s. il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, ha presentato il disegno di legge « *Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica* » già approvato dal Senato (1).

Commissioni. — *Distribuzione di relazione.* — Il 2 corrente fu distribuita la relazione dell'on. Marchiori, per la Giunta generale del Bilancio, sul disegno di legge (N. 138 *bis*) « *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* » (2).

Pubblichiamo in questo stesso numero il testo del disegno di legge modificato dalla Commissione, colle annesse tabelle *A* e *B*.

(1) Vedi « Cronaca » del n. 9, sotto *Disegni di legge*.

(2) Vedi « Cronaca » del n. 9, sotto *Commissioni*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Spezia.

(Nella galleria del Bastardo del tronco Parma-Spezia).

Il giorno 26 dello scorso mese è avvenuto l'esatto incontro delle due avanzate degli imbocchi della galleria del Bastardo, della lunghezza di m. 474.40 nel tronco Ghiare-Ostia della ferrovia Parma-Spezia.

(Progetto lavori di completamento del tronco Fornovo-Berceto).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti al completamento del tronco Fornovo-Berceto della linea Parma-Spezia.

I lavori considerati in progetto sono i seguenti: completamento delle siepi di chiusura; chiusura con cancelli in legno dei piazzaletti delle case cantoniere; collocamento di fumaioli ai camini delle cantoniere; provvista in opera di coperchi metallici alle cisterne; impianto di cancelli scorrevoli a due passaggi a livello; impianto della condotta d'acqua per la stazione di Lusignano e per due case cantoniere; approfondamento dei pozzi nella stazione di Valmazzola e nella casa cantoniera 44; costruzione di cunette di scolo; lavori di sistemazione dei tetti dei fabbricati viaggiatori; fornitura in opera della ghiaia vagliata a completamento del quantitativo ammesso.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 30,318; ed all'esecuzione dei lavori sarà provveduto mediante cottimi fiduciari.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(Il tronco Oliveri-Patti di prossima apertura all'esercizio).

C'informano da Messina che è prossima l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Oliveri a Patti, appartenente alla linea Messina-Patti-Cerda.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 8569.09, ripartita: nel senso planimetrico in m. 3975.40 di rettilinei ed in m. 4593.69 di tratti in curva con raggio minimo di m. 400; e nel senso altimetrico in m. 1959.09 di tratti orizzontali, in m. 3530 di livellette in ascesa, ed in m. 3080 di livellette in discesa. La pendenza massima è del 6 0[00 in ascesa e del 5 0[00 in discesa.

Lungo il tronco è stabilita la sola stazione di Patti, della lunghezza di m. 440, con m. 2564.70 di sviluppo di binari, con fabbricato viaggiatori, cessi, marciapiedi, magazzino merci, piano caricatore, bilancia a ponte da 30 tonn., gru da 5 tonn., rifornitore da 55 m. c., rimessa locomotive e magazzino carbone.

La continuità delle strade ordinarie attraversate a raso dalla ferrovia è mantenuta mediante 6 passaggi a livello; ed all'alloggio del personale di sorveglianza della strada si è provveduto con 7 case cantoniere ed una garetta.

L'armamento è formato con rotaie del 1° tipo complementare, in acciaio, del peso di 36 kg. per metro lineare, collegate fra loro a giunto sospeso, della lunghezza di m. 9, posate su 10 traverse di m. 2.60×0.25×0.30 di legno rovere, per ogni campata. La massicciata ha l'altezza di m. 0.45, la larghezza al piano superiore di m. 3, ed al piano di piattaforma m. 4.

La larghezza normale della strada al piano di posa è di m. 5; l'altezza massima dei rilevati è di m. 7.40 e quella delle trincee di m. 12.80.

Lungo il tronco vennero eseguite le seguenti opere di arte: N. 3 gallerie, denominate: Tindari, di m. 2119.78; Mongiò, di m. 483.84 e Subalvea del Timeto, di m. 137.40; N. 3 ponticelli da m. 4; N. 4 ponticelli da m. 3; N. 22 acquedotti, dei quali 4 da m. 2, 2 da m. 1.50, 14 da m. 1, 1 da m. 0.80 ed 1 da m. 0.60; e N. 3 sifoni con tubi in ghisa.

(Circa il servizio viaggiatori sino a Patti).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia non sarebbe aliena dall'accogliere le istanze degli interessati per l'aggiunta di una terza coppia di treni sul tronco da Barcellona ad Oliveri, della linea Messina-Patti-Cerda, ed attuerà un tale provvedimento in occasione della prossima apertura all'esercizio del tratto da Oliveri a Patti.

><

Ferrovia Sondrio-Colico.

(Progetto di chiusura lungo la strada nazionale dello Stelvio).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto delle opere e provviste occorrenti per la chiusura della linea Sondrio-Colico nei tratti attigui alla strada nazionale dello Stelvio.

Le chiusure sono proposte parte mediante muretti di pietrame in calce e parte mediante siepi di bianco-spino. Alla esecuzione delle opere stesse si procederà con appalto a licitazione privata. La spesa considerata in progetto ascende a L. 107,000.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto di 11 scambi semplici e relativi crociamenti, ecc.

Alle ore 10 antimeridiane del 19 marzo corrente in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero 11 scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0.10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali sette con disco-fanale girevole, occorrenti *per l'armamento delle stazioni comprese nel tronco Bosco Redole-Bojano della linea Isernia-Campobasso*, per la presunta somma di L. 13,620, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Gli scambi dovranno essere consegnati nella stazione di Vinchiaturo entro il 20 aprile 1892.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 700 e quella definitiva in lire 1400, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Stazione di Piadena.

(Progetto di ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per l'ampliamento della stazione di Piadena (nella *linea Cremona-Mantova*), indispensabile in dipendenza dell'innesto nella medesima della *ferrovia Parma-Brescia-Iseo.*

La spesa considerata nel progetto ascende a L. 296,100.

Le opere da eseguirsi sono le seguenti: 1. ampliamento del fabbricato viaggiatori; 2. costruzione di un nuovo magazzino merci con annesso piano caricatore; 3. nuovo fabbricato per latrine isolate; 4. nuova rimessa ad un solo binario per due locomotive, con annesso fabbricato per dormitorio, magazzino e latrine; 5. costruzione di nuovi marciapiedi; 6. impianto di piattaforma da m. 5.50 con

relativo binario di scarto; un peso a bilico a. rotaia continua della portata di 30 tonnellate; e tre colonne idrauliche; 7. sistemazione di nuovi binari e di deviatoi; 8. spostamento del binario della linea Cremona-Mantova; 9. formazione della massicciata pei binari; 10. costruzione di cancellate di chiusura; 11. sostituzione di cancelli in ferro alle attuali barriere presso la casa cantoniera n. 24.

Si domanda di provvedere alla esecuzione dei lavori mediante tre distinti appalti, comprendenti: il 1° tutti i movimenti di terra e le opere murarie; il 2° la fornitura della ghiaia; il 3° la provvista e posa in opera delle incavallature metalliche e relativa copertura con tegole d'argilla per la tettoia della rimessa locomotive. Si dovrebbe provvedere in economia all'impianto dei meccanismi, alla posa dei binari ed allo spandimento in opera della ghiaia per la massicciata.

Nella spesa suindicata di L. 296,100 è compreso anche il valore del materiale metallico di armamento.

Si domanda che l'approvazione del progetto debba valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

(Progetto complemento lavori del tronco Alano Fener-Feltre).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti al completamento del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Alano Fener e Feltre; ed ha fatto domanda perchè l'approvazione valga anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

La spesa preventivata per i lavori stessi ammonta a L. 59,750.

Dovrebbero eseguirsi in economia: le espropriazioni dei terreni, i lavori di armamento e la fornitura delle traverse per la costruzione degli stecconati rustici; e mediante appalto a licitazione privata i lavori rimanenti.

Le opere considerate in progetto sono le seguenti: costruzione di una casa cantoniera doppia, di cinque case cantoniere semplici e di otto pozzi d'acqua potabile; sistemazione dei fabbricati; fornitura in opera della ghiaia vagliata pel ricarico della massicciata; costruzione di lavori diversi lungo il tronco; impianto d'un binario d'incrocio alla fermata di Quero Vas.

><

Circa la fornitura di materiale rotabile alla Mediterranea.

La Società del Mediterraneo, avendo ravvisato opportuno di acquistare un certo numero di *carri-serbatoi speciali per trasporto vino,* ha proposto al Regio Ispettorato Generale di comprendere n. 50 di tali carri nel programma per fornitura di materiale mobile e d'esercizio, di cui si è fatto cenno nel nostro n. 7 del 13 febbraio u. s.; programma che fu recentemente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come annunciamo nella consueta rubrica speciale di queste stesse « Informazioni ».

Naturalmente per far luogo a detti carri, la predetta Società ha dovuto proporre la diminuzione di alcune altre categorie di materiale comprese nel programma di cui sopra; e cioè venne ridotto il quantitativo delle carrozze di 1ª e di 3ª classe e dei carri HB[d] ed eliminati i due carri gru che figuravano nel precedente programma. Nessuna variazione venne apportata alle locomotive, alle carrozze di 2ª classe ed alle macchine ed attrezzi di officina.

Giusta il nuovo programma la spesa preventivata per la provvista del materiale, di che trattasi, ascenderebbe a L. 1,249,300.

I quantitativi del materiale stesso risultano dal seguente specchietto:

N. 4 Locomotive a G. V. a 4 ruote accoppiate e carrello, con freno Westinghouse;
» 4 Carrozze di 1ª classe a 3 compartimenti, ritirata, illuminazione a gas, riscaldamento a vapore, freno Westinghouse e freno a vite;
» 4 Carrozze come sopra, senza freno a vite;
» 8 Carrozze di 2ª classe, a 4 compartimenti, ritirata, illuminazione a gas, riscaldamento a vapore, freno Westhinghouse e freno a vite;
» 8 Carrozze come sopra, senza freno a vite;
» 6 Carrozze di 3ª classe a 5 compartimenti, ritirata, illuminazione a gas, riscaldamento a vapore, freno Westinghouse e freno a vite:
» 20 Carri per trasporto di derrate alimentari, con freno Westinghouse e freno a vite;
» 50 Carri-serbatoi speciali per trasporto vini;
Macchine ed attrezzi di officina.

><

Ispezioni di Circolo ferroviario pel 1892.

Con Decreto Ministeriale (Ministro dei Lavori Pubblici) del 24 febbraio u. s. sono stati designati gli Ispettori del Genio Civile che devono assumere, per l'anno 1892, la ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita coi Decreti Reali delli 31 gennaio e 3 novembre 1886 e del 9 gennaio 1890.

Omettendo quanto riguarda il *Servizio generale* e le *Opere marittime*, diamo l'elenco degli Ispettori per le *Costruzioni delle ferrovie complementari.*

Artom di S. Agnese comm. Emanuele: linee comprese nei Circoli ferroviari d'ispezione di Milano e Verona.

Salvini comm. Gio. Battista: linee comprese nei Circoli ferroviari d'ispezione di Ancona, Bologna e Firenze.

Passerini comm. Dionisio: linee comprese nei Circoli ferroviari d'ispezione di Foggia, Napoli, Palermo e Roma.

Fabris cav. Stanislao: linee comprese nei Circoli ferroviari d'ispezione di Cagliari e Torino.

><

Circa l'orario estivo pei laghi e ferrovie affluenti.

C'informano da Milano che la conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni interessate, relativa all'orario estivo pei laghi e per le linee affluenti, stabilita pel giorno 9 del corrente mese, venne rimandata al giorno 29 mese stesso, allo scopo di dar tempo alla Direzione delle Ferrovie Meridionali di compiere gli studi occorrenti in dipendenza dell'apertura all'esercizio nei primi giorni del prossimo giugno del tronco Lecco-Bellano, della linea Lecco-Colico.

><

Modificazioni all'orario sulla linea Foggia-Lucera.

L'Amministrazione dello Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazioni d'orario sulla linea da Foggia a Lucera, studiato d'accordo coi due Municipi interessati.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa colla *Impresa Gloog*, costruttrice del tronco Valsavoia-Scordia, della linea Valsavoia-Caltagirone, relativa a compensi da accordarsi all'impresa stessa per manutenzione obbligatoria del predetto tronco di ferrovia;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante la costruzione di un muro di sbarramento all'imbocco Taranto della galleria di Soverato, lungo la *ferrovia da Taranto a Reggio*;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativo alla costruzione di un viadotto di 9 arcate della luce di m. 8 caduna, in sostituzione dell'esistente rilevato, al km. 49.600 della *ferrovia da Termoli a Campobasso*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 71,700.

><

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere sui seguenti altri affari riguardanti pure le strade ferrate:

a) Sulla liquidazione e collaudo della fornitura della ghiaia e pietrisco, fatta dalla *Ditta Biagi*, per il completamento della massicciata del tronco Agropoli-Vallo, nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco, e su una proposta di transazione concordata colla Ditta stessa circa il collaudo di cui trattasi;

b) Su una domanda della *Ditta Fratelli Invitti* di Milano per condono di multa inflittale per ritardata consegna all'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo di n. 45 carri scoperti, n. 80 bagagliai e n. 30 carrozze di terza classe;

c) Sul collaudo e sulla liquidazione finale dei lavori di costruzione dei fabbricati nel tronco Caprigliola-Grotto della ferrovia Parma-Spezia, eseguiti dall'*Impresa Ettore Ciabattini*;

d) Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'*Impresa Strangolini* per il completamento del tronco da Celano a Collarmele, della ferrovia Roma-Solmona.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto e domanda di concessione di una *ferrovia da Tortona a Castelnuovo Scrivia*, di cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 5, pag. 69;
2. Provvista di nuovo *materiale mobile per la Rete Mediterranea*, circa il quale rinviamo i nostri lettori allo speciale titolo in queste stesse « Informazioni »;
3. Progetto di una fermata pel Comune di Campochiaro lungo il tronco Bosco Redole-Boiano della *ferrovia Isernia-Campobasso*;
4. Progetto di ampliamento della *stazione di Avellino*;
5. Progetto di consolidamento della trincea dal km. 242.193 al km. 242.885 lungo la *linea Eboli-Metaponto*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Venezia - Val Sugana-Trento. — *Nel Consiglio provinciale di Vicenza.* — In seguito ad una interpellanza svolta dall'on. Brunialti, che riassunse i precedenti e dimostrò la necessità di una sollecita deliberazione circa la *linea Bassano-Primolano*, il Consiglio provinciale di Vicenza approvò all'unanimità il seguente *Ordine del giorno* proposto dallo stesso interpellante:

« Il Consiglio:

Avendo notizia delle fondate speranze che s'hanno finalmente per la costruzione della strada ferrata della Valsugana (1),

Dubitando d'altra parte che possa essere per legge indugiata la costruzione della strada ferrata Bassano-Primolano,

Considerando che una più diretta comunicazione tra Venezia e il Brennero attraverso une parte della provincia sarebbe linea d'alta importanza internazionale e sicuramente di per se stessa rimuneratrice,

Incaricando la Deputazione provinciale di attivamente occuparsi dell'importante argomento in relazione agli interessi della provincia,

Invoca dal Governo del Re che non solo la linea Bassano-Primolano sia mantenuta nel posto che le assegnò la legge del 1879, ma ne venga affrettata la costruzione quando gli invocati accordi internazionali assicurino l'intera linea ».

(1) Per precedenti notizie vedi n. 9, pag. 135.

Ferrovia Altare-Ferrania. — *Per la concessione.* — Annunciasi che il 24 febbraio u. s. si tenne ad Altare, nella sala comunale, una adunanza per concretare la concessione di detta ferrovia. Convennero, coi rappresentanti del Comune, l'on. Sanguinetti, l'ing. Grea, direttore della Tramvia Vercelli-Biella, ed altri.

Per precedente notizia della ferrovia Altare-Ferrania, vedi n. 27 del 1891, pag. 433.

Ferrovia dalla stazione di Chieti alla città. — *Progetto.* — Il progetto fu studiato dall'ing. Giustino De Leonardis; ed annunciasi già una domanda di subconcessione da parte dell'impresa Sciacca-Fratelli Terrei-Mincani.

Secondo il progetto dell'ing. De Leonardis, la ferrovia è a scartamento ridotto colle modalità del V tipo delle ferrovie economiche, secondo la legge 29 luglio 1879.

La linea sarà tutta in sede propria, già esistente per lungo tratto da parecchi anni, ed avrà una lunghezza complessiva di m. 8,100.75; il corpo stradale misura la larghezza di m. 3.40.

Sono progettate: due stazioni, l'una nell'abitato e l'altra presso la stazione di Chieti; e due fermate intermedie.

Il materiale rotabile si comporrà: di locomotive Compound, articolate secondo il sistema Mallet; di vetture di 1ª e di 2ª classe; di carri merci da potersi ridurre anche a carrozze di 3ª classe.

La spesa è preventivata in L. 500,000.

Tramvia a vapore Rovato-Iseo. — *Per il progetto a scartamento ridotto.* — Di questo progetto abbiamo date notizie nel n. 1, pag. 10, come di quello che, secondo il suo autore, signor Cesana, aveva precipuo scopo di diminuire di molto il capitale necessario per le spese di primo impianto, nonchè di ottenere una forte economia sulle spese giornaliere d'esercizio, in confronto a quanto si spende per la costruzione ed esercizio dei *trams* a scartamento normale.

Ci si annuncia ora da Brescia che tale progetto, a scartamento ridotto, acquistasi sempre più il favore della pubblica opinione e specialmente di coloro che intendono concorrere coi propri capitali alla costituzione di una Società per la tramvia.

Tramvie di Milano. — *La Convenzione colla Società Anonima degli Omnibus di Milano per proroga dell'attuale contratto e per concessione dell'impianto e dell'esercizio di nuove linee di tramvia in Comune, nel Consiglio Comunale di Milano.* — Come abbiamo preannunciato nel n. 9, pag. 136, la discussione della Convenzione, di cui nello stesso numero abbiamo dato un ampio riassunto con richiamo ai precedenti della questione, incominciò al Consiglio Comunale di Milano nella seduta del 28 febbraio u. s., e vi continuò in quelle del successivo 29 e del 1° corrente marzo.

Seguirne il corso non possiamo; diamo semplicemente conto della votazione.

Nella terza ed ultima adunanza, dacchè durava intensa e complessa la discussione, nell'adunanza cioè del 1° corrente, furono respinti due ordini del giorno: l'uno per la reiezione della Convenzione; l'altro contenente uno speciale elenco delle principali modificazioni da apportarsi alla Con-

venzione stessa — il Consiglio Comunale approvò con 42 voti contro 21 il seguente *Ordine del giorno*, accettato dalla Giunta Municipale:

« Il Consiglio, mentre consente nelle linee generali della Convenzione proposta per la rinnovazione del contratto dell'esercizio dei tram colla Società anonima degli Omnibus, confida che la Giunta — riprendendo le trattative colla Società stessa — potrà introdurvi ed ottenere quei perfezionamenti che — tenuto conto della discussione avvenuta — crederà convenienti nell'interesse del Comune, ripresentando la Convenzione all'approvazione del Consiglio ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. - *Dimissione del Direttore.* — Un telegramma del 28 febbraio u. s. da Berna ha annunziato che il signor Edoardo Marti aveva date le dimissioni da Presidente della Direzione della Compagnia ferroviaria Giura-Sempione.

Dal processo verbale relativo alle trattative che precedettero la risoluzione del signor Marti ricaviamo ora:

1° Il signor Marti dà le sue dimissioni da Presidente e membro della Direzione per il 1° maggio 1892;

2° Il signor Marti si è dichiarato pronto a rimanere alla disposizione della Compagnia, come consigliere, finchè lo esigerà la liquidazione di un certo numero d'affari attualmente in trattazione;

3° In riconoscenza dei servigi resi dal signor Marti durante 22 anni alle Compagnie di cui aveva assunta la direzione, avuto riguardo alla sua fedele attività durante questo lungo periodo, tenendo conto delle prescrizioni del Codice federale delle obbligazioni, la Compagnia della Giura-Sempione assegna al signor Marti un indennizzo di fr. 80,000, pagabile nel momento in cui lascierà le sue funzioni di direttore.

Questo componimento, fatto il 26 u. s. febbraio, sarà sottoposto al Consiglio d'Amministrazione nella sua prossima seduta.

Ferrovie Svizzere. — *Per il traforo del Lucomagno.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 8 in questa medesima rubrica sotto il titolo « Lucomagno, Spluga o Sempione? » aggiungiamo che il Governo Ticinese, nella sua seduta del 29 febbraio u. s., incaricò il consigliere ing. Gianella di esaminare il lato tecnico della questione del traforo del Lucomagno, il passo alpino che congiunge la Svizzera orientale col lago di Costanza, colla rete del Gottardo e coll'Italia. Secondo il rapporto di Gianella, il Governo deciderà poi quali saranno le misure da prendersi per favorire l'effettuazione di questo importantissimo progetto che incontra simpatia anche nei Cantoni orientali.

Ferrovie Austriache. — *Progetto di aumento di tassa sui trasporti.* — La *Zeitung des Vereins* aveva annunziato che trattavasi in Austria di colpire con nuova tassa i trasporti. Aggiunse che al Presidente della Camera di Commercio di Vienna il Ministro del Commercio aveva dichiarato essere allo studio tale progetto.

Successivamente un telegramma da Vienna, in data 28 febbraio, annunciò che il Ministro del Commercio rispose ad una deputazione del Consorzio industriale della Bassa Austria che protestò contro la progettata tassa sui trasporti, perchè dannosa all'importazione ed all'esportazione a Vienna, che il Governo è costretto ad aumentare gli introiti delle ferrovie dello Stato.

La tassa sui trasporti verrebbe a rendere 8 milioni di fiorini.

Ferrovie Belghe. — *Aumento delle tariffe ferroviarie per i viaggiatori.* — Secondo il *Moniteur Industriel*, trattasi nel Belgio di un importante rimaneggiamento delle tariffe ferroviarie concernenti i viaggiatori.

Con tale rimaneggiamento mirasi non solo a colmare il disavanzo che v'ha ora nel trasporto dei viaggiatori e che calcolasi a 3,000,000 di fr., ma ancora a procurarsi i mezzi con cui ridurre le tariffe per i trasporti delle merci e dei prodotti industriali ed agricoli.

Secondo il progetto in istudio: i prezzi della 1ª classe sarebbero aumentati del 30 0|0; i prezzi della 2ª sarebbero aumentati del 25; i prezzi della 3ª classe non sarebbero modificati; si sopprimerebbe la sovratassa sui treni diretti, che ora è del 25 0|0; si aumenterebbero i prezzi degli abbonamenti; si sopprimerebbero i biglietti di andata e ritorno.

Con questo rimaneggiamento: le tariffe dei carboni, minerali e grossi trasporti sarebbero ridotte; si aumenterebbero quelle per le merci non spedite a vagone completo, eccetto che per le materie fertilizzanti; si ridurrebbero i prezzi per i trasporti dei ferri ad un porto belga.

Per tal modo Austria e Belgio, come diciamo superiormente, e Spagna, come diciamo successivamente, studierebbero di aumentare i prezzi delle tariffe, mentre in Francia queste sono state ridotte, e in Italia dimandasi da ogni parte una riduzione.

Ferrovie Spagnuole. — *Progetto d'imposta sui trasporti a grande velocità.* — Anche nella Spagna, come in Austria e nel Belgio, di cui diciamo superiormente, trattasi di imporre una tassa sui trasporti a grande velocità, contrariamente a quanto fu fatto in Francia (1). Il prodotto sarebbe diviso tra lo Stato e le Compagnie ferroviarie, a condizione che queste riducano i prezzi di trasporto per i carboni ed altre merci, che saranno poscia indicate, ed a condizione che le Compagnie stabiliscano treni a prezzi bassi per gli operai.

Il progetto fu già studiato dal Governo, ma esso non potè ancora accordarsi colle Compagnie ferroviarie; tanto più che queste temono di essere danneggiate in certi loro diritti riguardo il loro materiale che ora può esser liberamente introdotto dall'estero.

Ferrovie Inglesi — *Cattivo esperimento di tariffa a zone.* — In Inghilterra v'ha una sola Società che abbia attuato la tariffa a zone, cioè la piccola Società del « Cork Blackroch and Passage Railway ». Questa ne ebbe un pessimo risultato.

Il numero dei viaggiatori è bensì aumentato di 28,826; ma i prodotti diminuirono di 24,750 fr. È a notarsi che, nell'aumentato numero dei viaggiatori, 17,075 sono compresi tra quelli che percorsero meno di 12.8 chilometri (ossia 8 miglia) e diedero un aumento di fr. 1,050; mentre per i percorsi superiori ai chilometri 12.8 si ebbe una grande diminuzione di introiti, nonostante che il numero dei viaggiatori sia aumentato di 11,751.

I direttori della Società attribuiscono la diminuzione degli introiti alle cattive condizioni climateriche durante la state 1891 ed all'eccezionale aumento di 10,000 fr., verificatosi nei prodotti dell'anno 1890, quello appunto con cui confrontansi i prodotti del 1891, il primo dell'applicazione della tariffa a zone.

Ferrovie nel Sud-Est Africano. — *Ferrovia nel Pungwè.* — Telegrafano da Lisbona al *Times* che il progetto per costrurre una rete ferroviaria nel Pungwè, regione all'ovest di Mozambico, è stato finalmente accettato dal Governo portoghese. La Compagnia inglese per l'Africa del Sud è largamente interessata, unitamente alla Compagnia di Mozambico nell'intrapresa. Le due Società lavorano ora di pieno accordo a preparare le nuove costruzioni. I loro capitali conferiti per questa impresa sommano a 400,000 sterline per ciascuna. Un Comitato speciale residente a Londra avrà l'alta direzione della costruzione e dell'esercizio di queste nuove ferrovie africane.

Il buon esito delle trattative è merito speciale del signor Moreing, rappresentante della Compagnia inglese del Sud-Africa, e del colonnello Machado, governatore della Compagnia di Mozambico.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati circa le nuove ferrovie*

(1) Vedi sotto *Ferrovie Francesi* nel n. 51 del 1891, pag. 817.

Tunisine. — Facendo seguito alla notizia del n. 7, pag. 106, circa la concessione di nuove linee ferroviarie sul territorio tunisino ottenuta dalla Compagnia ferroviaria francese « Bona-Guelma » (Algeria), aggiungiamo che il Ministro degli Affari Esteri, d'accordo col Ministro dei Lavori Pubblici, ha presentato il 16 febbraio u. s. alla Camera francese dei Deputati il progetto di legge concernente tale concessione.

Il disegno di legge autorizza il Governo tunisino ad impiegare una somma annuale, non eccedente i 500,300 fr., a titolo di garanzia d'interesse per la *costruzione delle due linee da Djedeida a Biserta* e *da Hamman-el-Lif ad Hammamet e a Nebeul*, concesse alla Compagnia ferroviaria Bona-Guelma.

Queste due linee, della lunghezza complessiva di 143 chilometri, saranno costrutte a scartamento normale.

Nella relazione ministeriale, che accompagna il disegno di legge, accennasi inoltre alla costruzione di una rete complementare interna chiamata *Rete del Sahel* e comprendente specialmente le *linee da Tunisi a Zaguan, da Susa a Kairuan*, con allacciamento verso Zaguan; le quali dovrebbero essere costruite a scartamento d'un metro.

Ferrovie Metropolitane di Londra. — *Prodotti nell'undicennio 1880-1890.* — Per le due ferrovie metropolitane di Londra, ossia la *Metropolitan Railway* e la *Metropolitan District Railway* è continua la decrescenza dei prodotti, come appare dai seguenti prospetti:

Metropolitan Railway.

Anni	Chilometri esercitati		Prodotti complessivi	Prodotto chilometrico
1880	35 k. 4	Fr.	14,768,200	417,180
1881	»	»	15,411,025	435,339
1882	»	»	15,697,000	443,418
1883	»	»	16,813,350	474,953
1884	»	»	16,807,525	474,788
1885	38 k. 8	»	16,595,400	427,716
1886	»	»	17,208,475	443,517
1887	48 k. 3	»	16,494,775	341,506
1888	»	»	16,925,025	350,414
1889	61 k. 2	»	17,468,125	285,426
1890	»	»	17,894,825	292,399

È da notarsi che nei prodotti complessivi sono compresi e quelli dell'esercizio e quelli supplementari dovuti ad altre risorse.

Metropolitan District Railway.

Anni	Chilometri esercitati		Prodotti complessivi	Prodotto chilometrico
1880	20 k. 9	Fr.	9,215,750	444,909
1881	»	»	9,502,425	454,641
1882	»	»	9,366,000	448,134
1883	29 k.	»	10,331,900	356,270
1884	30 k. 6	»	10,884,250	355,680
1885	»	»	10,766,000	351,830
1886	»	»	11,184,700	365,490
1887	»	»	10,153,550	331,797
1888	»	»	10,043,775	328,000
1889	»	»	9,351,725	305,000
1890	»	»	9,861,050	322,000

Notizie Diverse

Bruxelles porto di mare. — Di questo progetto abbiamo già fatto parola nel 1890. — Annunciasi ora che la Commissione provinciale, incaricata appunto dello studio dei mezzi opportuni per dotare Bruxelles di un ampio canale che metta quella città in immediata comunicazione col mare, ha rivolto domanda al Governo per ottenere che anche lo Stato partecipi alla spesa occorrente per tale opera.

Il progetto dei lavori per l'avamporto comprende una cala secca di 110 metri di lunghezza su 15 metri di larghezza. Questi lavori non costerebbero che un milione di franchi. Sarebbe poi scavato un bacino di 85 a 125 metri di lunghezza, che permetta l'evoluzione alle navi che abbiano una immersione di m. 6.50.

Si costruirebbe una banchina di 800 m. di lunghezza, da prolungarsi poi fino a 2400 m., da servire per lo scarico delle navi di forte tonnellaggio e di transito.

La banchina e il bacino verrebbero raccordati alla stazione ferroviaria di Schaerbeek, che sarebbe ingrandita. A tale scopo l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha già negoziato l'acquisto dei terreni necessari, specialmente per alcuni di proprietà del Comune di Bruxelles.

Società cooperative di lavoro e di produzione in Italia. — *Importo dei lavori affidati loro nel triennio 1889-91.* — Nel triennio 1889-91 furono affidati alle Società cooperative di produzione e di lavoro, in base alla Legge del 14 luglio 1889, che ha accordato loro speciali facilitazioni nelle gare per appalti di opere pubbliche dello Stato, lavori e forniture per un importo complessivo di poco inferiore ai *cinque milioni* di lire, che si riparte fra 25 provincie del Regno come in appresso:

In provincia di	Salerno	per L.	619,371.13
»	Rovigo	»	561,972.92
»	Padova	»	495,081.25
»	Ravenna	»	434,502.82
»	Verona	»	398,443.91
»	Bologna	»	379,618.78
»	Ferrara	»	337,058.62
»	Potenza	»	287,684.97
»	Roma	»	206,533.98
»	Forlì	»	192,035.00
»	Modena	»	172,969.93
»	Mantova	»	159,071.68
»	Belluno	»	110,424.08
»	Perugia	»	87,045.30
»	Reggio Emilia	»	68,474.26
»	Brescia	»	61,816.50
»	Torino	»	57,103.18
»	Genova	»	50,940.00
»	Venezia	»	39,263.45
»	Pisa	»	30,126.34
»	Livorno	»	17,025.60
»	Sondrio	»	9,201.25
»	Firenze	»	8,470.80
»	Cremona	»	7,551.86
»	Piacenza	»	3,183.55

Sono adunque quarantaquattro le provincie che non hanno approfittato del beneficio di quella legge; e delle rimanenti venticinque ne hanno approfittato in maggior scala le provincie Venete (L. 1,765,000), quelle dell'Emilia (L. 1,607.000) e le due provincie di Salerno e Potenza, nel mezzogiorno (L. 807,000).

Le provincie del Piemonte, della Liguria, della Lombardia e della Toscana ne hanno approfittato pochissimo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 296,000 *, per ampliamento della *stazione di Piadena della linea Cremona-Mantova*;

L. 107,000 *, per lavori di chiusura della *linea Sondrio-Colico* nei tratti attigui alla strada nazionale dello Stelvio;

L. 59,750 *, per lavori di completamento al tronco Alano-Fener-Feltre della linea *Belluno-Feltre-Treviso*;

L. 30,318 *, per lavori di completamento lungo il tronco Fornovo-Berceto, *linea Parma-Spezia*;

L. 29,127, per alcuni lavori di completamento lungo il tronco di ferrovia complementare Loreo-Chioggia lungo la ferrovia Rovigo-Chioggia;

L. 17,200 per sistemazione dei piazzali merci nelle stazioni di Stimigliano e Civitacastellana, linea Roma-Orte;

L. 12,817, per impianto del terzo binario nella stazione di San Pietro Vernotico, linea Bologna Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 23,000 per provvedere alla sistemazione definitiva della trincea di Lomello fra le progressive 14.304.74-14.413.40 e 14.630-14.815, della ferrovia Torreberetti-Pavia;

L. 10,230, per la fornitura dei mobili ed attrezzi inventariali, occorrenti per la dotazione di primo impianto del tronco Rocchetta-Melfi-Monteverde, della linea Avellino-Rocchetta-Melfi;

L. 9500, per provvedere alla ricostruzione dei muri d'ala a valle e pel ricarico della scogliera al ponte Sant'Anna dei Muratori al chilom. 397.981.77 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Bianconovo e di Brancaleone;

L. 4270, per la costruzione di due tombini attraverso l'argine ferroviario alle progressive 142.823.89 e 143.081.49, della ferrovia da Genova a Ventimiglia;

L. 3100, per provvedere alla ricostruzione parziale e pel rinforzo, mediante archetti, del muretto della cunetta, lungo il piedritto sinistro della galleria di Castagnole nella linea Castagnole-Mortara;

L. 1800, per la somministrazione di ghiaia vagliata sui binari della stazione di Ceva, lungo la ferrovia da Savona a Bra.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 80,350 per la costruzione di m.l. 9000 di muretti a secco sul confine della proprietà del Pio Istituto di Santo Spirito in Sassia fra le stazioni di Maccarese e Ponte Galera.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — 19 marzo, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto * per fornitura di n. 11 scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0,10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali 7 con disco fanale girevole, per l'armamento delle stazioni comprese nel tronco Bosco Redole-Bojano della *linea Isernia-Campobasso.* Importo L. 13,620. Cauzione provvisoria L. 700. Cauzione definitiva L. 1400.

CORSICA. — *Prefettura della Corsica ad Ajaccio.* — (15 marzo, ore 2 pom.): 1° posa dell'armamento e massicciata del 4° e 5° tronco della ferrovia Mezzana-Corte. Importo fr. 335,000. Cauzione fr. 10,000. — 2° Costruzione della linea fra la stazione di Bastia e il nuovo Porto. Importo fr. 43,000. Cauzione fr. 300.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Consiglio e del Comitato 29 febbraio u. s.). — Repetto Giovanni, di Ovada, per fornitura di 900,000 mattoni per lavori nella Galleria del Cremolino (linea Genova-Asti);

Civelli Angelo per funzionamento e manutenzione dei meccanismi nel cantiere del Pozzo di Masone (Galleria del Turchino);

Budd Delle Piane e C., di Genova, per fornitura di Cg. 50,000 di zinco in lamiera;

Vandero Filippo, di S. Marzanotto, per esecuzione opere per la costruzione di un sistema di pennelli a difesa della linea Savona-Bra;

Scorzon Lorenzo, di Napoli, per sottomurazione pilastri sorreggenti la tettoia metallica del fabbricato viaggiatori in stazione di Napoli-Centrale;

Lucesio Sardelli, di Poggibonsi, per costruzione di briglie al ponte viadotto sul fosso Carpella (linea Chiusi-Empoli;

Ugo Angiolini, di Roma, per fornitura di m.³ 100 d'acqua al giorno ad uso della stazione di Palo.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Trinitapoli (10 marzo, ore 9 ant., 1ª asta). - Appalto in 3 lotti dei lavori per la sistemazione delle strade a pietrisco. — Primo lotto, importo L. 54,053 — Secondo lotto, L. 10,740 — Terzo lotto, L. 3311. Cauzione L. 1500, 300, 100. Fatali a giorni 5.

Prefettura di Messina (12 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento dei due tronchi di strada da Tortorici verso Castell'Umberto e da Castell'Umberto verso Tortorici. Importo: 1° tronco, L. 13,050.53; 2° tronco, L. 64,682.35. Cauz. provv. L. 1200. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Viterbo (12 marzo, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione di 14 arcate del portico lungo il lato del prospetto principale del cimitero. Importo L. 30,000 (V. n. 8).

Ministero dei Lavori Pubblici (14 marzo, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto per il completamento della Via dello Statuto dalla Piazza Vittorio Emanuele fino all'incontro di Via Cavour, in Roma. Importo L. 181,928.34. Cauzione provvisoria L. 10,000; definitiva il decimo.

Prefettura di Torino (16 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ricostruzione del ponte sul rivo di Champlas du Col, della luce di metri 8, presso l'abitato omonimo lungo la strada nazionale, n. 26, tronco Fenestrelle-Cesana. Importo L. 15,540. Cauzione provvisoria L. 700. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 31 marzo, ore 11 ant.

Municipio di Trani (18 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori pel basalamento delle vie, corso, Sant'Andrea, Marsala, Cambio e Solferino. Importo L. 124,572. Cauzione provv. L. 6000. Cauz. def. L. 20,000. Fatali 4 aprile, ore 12 merid.

Intendenza di Finanza in Roma (18 marzo, ore 10 antim.). — Affitto biennale delle Miniere di ferro di Rio, Vigneria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro nell'Isola dell' Elba, dello Stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'Isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino. Cauzione L. 100,000.

Amministrazione Provinciale Parmense (19 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto, in 4 lotti, dei lavori seguenti da farsi nella strada di Medesano:

a) Variante al tratto di Medesano fin oltre la Navazza. Importo L. 39,633.97;

b) Costruzione di un ponte metallico sul rio Dordone e tratti di accesso. Importo L. 14,840.42;

c) Variante al tratto di Felegara all'innesto della strada comunale di Sant'Andrea. Importo L. 10,081.37;

d) Costruzione di ponticelli sui rii Sgalzarino e Fontana. Importo L. 5,937.69.

Cauzione provvisoria L. 2000, 700, 500, 300.
» definitiva » 4000, 1500, 1000, 600.
Fatali 4 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (22 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione sessennale delle opere d'arte e delle scogliere nei porti di Castellamare, di Torre Annunziata e Granatello. Importo L. 216,000. Cauzione provvisoria L. 10,800. Cauzione definitiva il decimo.

SVIZZERA. — *Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni.* — CANTON TICINO a Bellinzona (10 marzo, ore 11 ant.). — Appalto dei lavori di correzione della strada circolare da Bioggio al confine con Bosco. Importo fr. 9600. Cauzione L. 1000. Offerte al Consiglio di Stato.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera della Tenda metallica per il fabbricato viaggiatori nella stazione di Salerno per la Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Febbraio 27	Marzo 5
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	634	614
»	»	Mediterranee	»	488	480
»	»	Sicule	»	—	575
»	»	Sarde (preferenza)	»	280	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	330	—
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	540	538
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	284	284
»	»	Novara-Seregno	»	—	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	321	321
»	»	» 2ª emiss.	»	300	300
»	»	Centrale Toscana	»	495	495
»	»	Mediterranee 4 0[0	»	428	428
»	»	Meridionali	»	303.50	308
»	»	Sarde, serie *A*.	»	304	303
»	»	» serie *B*.	»	300	299
»	»	» 1879	»	299.50	298
»	»	Pontebba	»	452	452
»	»	Nord-Milano	»	256	255
»	»	Meridionali Austriache	»	318	315
»	»	Gottardo 4 %	»	102.25	102.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

17 marzo. — **Tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Firenze.

22 marzo. — **Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. in Torino, Banco Sconto e Sete.

25 marzo. — **Tramvie della Provincia di Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino, corso V. E., n. 78.

27 marzo. — **Ferrovia Suzzara-Ferrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomeridiane nella sede sociale in Milano.

30 marzo. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale per le ore 3 pom. nella sede sociale in Roma.

31 marzo. — **Guidovie Centrali Venete.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 1|2 antim. nella sede in Padova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società di Monteponi. — Le serie estratte sono: 57, 3, 10, 42, 8, le quali sono rimborsabili dal 1° aprile.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 5ª Decade — dall' 11 al 20 Febbraio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	702.328 31	33.760 28	246.934 14	1.200.115 53	11.216 52	2.194.354 78	4.204 00
1891	781.617 26	37.621 43	236.772 41	1.235.301 81	10.992 62	2.302.305 53	4.204 00
Differenze nel 1892	— 79.288 95	— 3.861 15	+ 10.161 73	— 35.186 28	+ 223 90	— 107.950 75	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	3,443,246 78	158.192 68	1.199.587 86	5.906.690 61	53.742 16	10.761.460 09	4.204 00
1831	3.943.654 96	170.378 65	1.291.082 44	5.873.114 04	55.153 66	11 333.383 75	4.204 00
Differenze nel 1892	— 500.408 18	— 12.185 97	— 91.494 58	+ 33 576 57	— 1.411 50	— 571.923 66	—
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	44.830 69	1.196 72	14 916 86	88.225 37	945 94	150.115 58	1.018 00
1891	46 096 05	1.230 80	14.695 00	87.701 80	930 55	150.654 20	995 00
Differenze nel 1892	— 1.265 36	— 34 08	+ 221 86	+ 523 57	+ 15 39	— 538 62	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	231.771 22	4.842 32	73.310 14	431.138 54	5.582 91	746.645 13	1.018 00
1891	235.568 63	4.936 33	72.726 52	420.649 37	5.795 51	739.676 36	995 00
Differenze nel 1892	— 3.797 41	— 94 01	+ 583 62	+ 10.489 17	— 212 60	+ 6.968 77	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	448 96	471 81	— 22 85
riassuntivo	2.203 77	2.324 42	—120 65

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	2 260 15	2.103 75	+ 156 40	10.179 60	8.897 44	+ 1.282 16
Merci	687 20	635 25	+ 51 95	3.257 55	3.436 82	— 179 27
Prodotti indiretti	— —	— —	— —	125 —	180 20	— 55 20
TOTALI	2.947 35	2.739 00	+ 208 35	13.562 15	12.514 46	+ 1.047 69

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Febbraio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,093.40	10,042.20	961.65	569.40	2,280.00	2,779.30	3,885 25	4,195.40	1,240.30	4,135.40	2,004.70	873.00
Bagagli e Cani	91.25	220.80	13.25	13.10	28.85	4.75	27 55	47.70	52.50	25.10	21.50	7.10
Merci a G. V. e P. V. Accel.	476.60	1,998.90	95 90	153 45	387.20	88.30	101.40	275.75	264.90	304.65	170.10	24.10
Merci a P. V.	4,369.15	5,744.20	742 60	1,875.45	814.55	30.00	1,074.25	1,379.20	885.70	267.40	1,133.05	236.55
TOTALI	8,030.40	18,006.10	1.813.40	2,611.40	3,510 60	2,902 35	5,091.45	5,896.05	2,443.40	4,732.55	3,329.85	1,140.75

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE-FERRATE DELLA SICILIA

23ª Decade — Dall 11 al 20 Febbraio 1892

RETE PRINC PALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	75.832 00	1.542 00	7.293 00	114.706 00	229 00	199.602 00	609 00	327 75
1891	77.236 80	2.377 21	7.460 69	103.459 95	324 74	190.859 39	609 00	313 40
Differenza nel 1892	— 1.404 80	— 835 21	— 167 69	+ 10.246 05	— 95 74	+ 8.742 61	»	+ 14 33
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 20 FEBBRAIO 1892					
1891-92	2.296.549 00	48.612 00	267.124 00	2.710.196 00	23.729 00	5.346.210 00	609 00	8.778 67
1890-91	2.077.113 45	41.489 52	241.440 40	2.660.014 42	19.121 68	5.039.179 47	609 00	8.274 51
Differenze nel 1892	+ 219.435 55	+ 7.122 48	+ 25.683 60	+ 50.181 58	+ 4.607 32	+ 307.030 53	»	+ 504 16

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	17.834 00	129 00	1,130 00	10.621 00	19 00	29.733 00	237	125 46
1891	12.149 53	94 48	1.095 05	5.818 55	18 39	19 176 00	126	152 19
Differenza nel 1892	+ 5.684 47	+ 34 52	+ 34 95	+ 4.802 45	+ » 61	+ 10.557 00	+ 111	— 26 73
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 20 FEBBRAIO 1892.					
1891-92	403.026 00	3.458 00	26.183 00	147.103 00	3.080 00	582.850 00	237	2.459 28
1890-91	312 221 51	2.498 69	21.269 44	120.511 09	714 84	457.215 57	126	3.612 82
Differenze nel 1892	+ 90.804 49	+ 959 31	+ 4.913 56	+ 26.591 91	+ 2.365 16	+ 125.634 43	+ 111	— 1.153 54

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	280 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	278 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranso	*Pranso*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	9 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.	Club-Train 1a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.		6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 66.50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 56; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10,50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 12 Marzo 1892. NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° febbraio 1892 (1).

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La linea è divisa in quattro tronchi della lunghezza seguente:

1 Tronco:	Scordia-Militello	M.	14,600.81
2° id.	Militello-Vizzini	»	13,680.00
3° id.	Vizzini-Grammichele . .	»	11,619.40
4° id.	Grammichele-Caltagirone .	»	12,880.00
	Lunghezza totale della linea	M.	52,780.21

La forza impiegata lungo la linea nel mese di gennaio p. p. risulta come segue:

Operai . .	N. totale	35,365	Media giornal.	1275
Carri . . .	id.	1,355	id.	50
Bestie da soma	id.	440	id.	18

Movimenti di materie. — I movimenti di materie sono al completo, tranne pochi lavori di finimento al km. 11.360 del quarto tronco.

Opere d'arte. — In questa linea non vi sono opere d'arte speciali; quelle minori sono tutte complete.

Stazioni e fermate. — Le stazioni e fermate trovansi ultimate; mancano solo i pavimenti in pianelle e la posa dei serramenti.

Case cantoniere. — Complete, meno la posa dei serramenti; manca una garetta da guardiano al km. 9 circa del terzo tronco.

Passaggi a livello. — Sono ultimati fino alla stazione di Vizzini.

Lavori diversi. — I lavori di consolidamento sono quasi al completo per tutta la linea; così pure la sistemazione di strade e di corsi d'acqua; si prosegue nella chiusura del terzo e quarto tronco, nei primi due tronchi essendo già ultimata.

Gallerie. — Sono ultimate.

Armamento. — L'armamento della linea è al km. 8 del terzo tronco. La livellazione del ferro è ultimata nei primi due tronchi e per due chilometri del terzo. Nel quarto tronco vi sono già 5 chilometri di ghiaia sparsa per la posa del ferro. Vi è sulla linea una provvista di mc. 25,000 di ghiaia e di n. 15,000 traverse.

Alla stazione di Vizzini sono in opera la vasca del rifornitore e le grue idrauliche con le relative tubolature. Prosegue la posa degli stessi meccanismi alla stazione di Caltagirone.

BINARIO DI DIRAMAZIONE AL PORTO DI SIRACUSA.

Nel corso del mese di gennaio si portò quasi al piano di formazione il piazzale della stazione marittima, si eseguirono dei lavori di finimento nel ponte a travata metallica sul canale dell'Opera a Corona e si completò l'unica casa cantoniera ricorrente lungo il tronco. Si provvide anche alla esecuzione di alcuni lavori diversi. Manca tuttora il fabbricato pel gestore, il cui progetto è in esame.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° gennaio 1892*, nel n. 6.

SULLE CONDIZIONI FATTE DALLE SOCIETÀ FERROVIARIE AL PERSONALE

Discorso del Ministro dei LL. PP. alla Camera nella seduta del 15 febbraio 1892.

Riportiamo dagli « Atti Parlamentari » della Camera dei Deputati il testo del discorso pronunciato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, nella tornata del 15 febbraio u. s. in risposta ad una interpellanza dell'on. Valle Angelo *sulle cause che possono avere determinato i disastri ferroviari avvenuti sulle linee italiane* (1).

Branca, Ministro dei Lavori Pubblici. L'onorevole Valle, con molta copia di notizie, e con studio accurato, da casi particolari, ha voluto elevarsi ad una questione di sistema.

(1) Vedi « Cronaca » del nostro n. 8 del 28 febbraio u. s.

Io seguirò il suo ragionamento passo a passo, per dimostrare che parecchi dei particolari da lui citati, o non sono perfettamente esatti, o non rispondono all'obbiettivo che egli ha avuto in mira.

Cominciamo dagli scontri.

Non vi è paese del mondo come l'Italia in cui, sopra circa venti miliardi di viaggiatori-chilometro, quanti rappresentano il movimento delle ferrovie italiane in un decennio, vi sia stato un così piccolo numero di vittime.

Questo non è, certo, direi così, un elogio assoluto delle ferrovie italiane, anzi bisogna sperare che il servizio diventi sempre migliore; ma dico subito che il nostro servizio ferroviario è molto superiore a quello che si giudica a primo aspetto.

E rispetto agli accidenti, è uno dei migliori del mondo. Perchè se è giusta la critica, bisogna pur riconoscere la verità dei fatti.

Venendo più specialmente alla questione dei periodi, dirò che, negli undici anni dal 1880 al 1890, nel primo periodo 1880-85, abbiamo avuto 2,797 fuorviamenti e 2.182 urti. Siamo discesi, nel secondo periodo, a 1,566 fuorviamenti, ed a 1,113 urti, cioè 1,231 fuorviamenti di meno, e 1,069 urti di meno, vale a dire circa il 50 per cento.

Quindi il periodo delle Convenzioni, che pare sia stato il periodo del grande peggioramento delle ferrovie italiane, rispetto agli accidenti ferroviari, e specialmente ai fuorviamenti ed agli urti, presenta una diminuzione del 50 per cento.

Credo che questo non sia un piccolo progresso, e ciò prova che la statistica, che l'on. Valle desidera. esiste. Ed io, quando risposi all'onorevole Siacci, ho accennato alla riduzione considerevole dei ritardi avvenuti dal 1890 al 1891; ed il prospetto ragionato di questi ritardi l'ho annesso al mio discorso fatto in risposta allo stesso onorevole Siacci, che è già stampato nel rendiconto della Camera dei Deputati.

L'onorevole Valle è ricorso al 1887; ma da quest'epoca in poi molti congegni si sono perfezionati, ed io gli posso dire che la statistica si fa di dieci in dieci giorni, ed è compilata dagli Ispettori ferroviari di circolo, i quali, poi, debbono riferirne all'Ispettorato generale.

Dunque, da questo lato l'onorevole Valle può essere certo che, non solo per opera mia (poichè partecipo ai suoi desideri), ma per opera di tutta l'Amministrazione si è proceduto e si procede sempre più ad una statistica rigorosa, la quale accerta i ritardi ferroviari.

Egli, poi, ha sollevato la questione delle sentenze giudiziarie. Già avevo osservato, l'altro giorno, all'onorevole Siacci, che ultimamente avevamo avuto una sentenza favorevole, e questo serva anche di risposta all'onorevole Nocito, che nella seduta dell'altro giorno diceva che bisognava comminare multe giudiziarie e non amministrative. Oggi posso dire all'onorevole Valle che l'Amministrazione si vale di tutti i mezzi, comprese le sentenze giudiziarie; ma certo nè io, nè l'Amministrazione dei lavori pubblici, nè l'Ispettorato possiamo dettare norme ai magistrati, i quali decidono, secondo la loro coscienza ed in base alla legge; e lo Stato e l'Ispettorato debbono chinarsi dinanzi alla sentenza dei magistrati del proprio paese, come qualunque altro cittadino.

Veniamo alla questione più grave, e dirò più simpatica: quella del personale. Io vorrei non solo aderire, ma andare al di là dei voti dell'onorevole Valle.

Egli stesso ha riconosciuto che, fra tutte le ferrovie del mondo, tranne quelle del Belgio, le nostre sono quelle che hanno il maggior numero di personale.

Io lo pregherei di mettere questa sua affermazione in confronto con l'altra da cui apparisce che vi sono deviatori che fanno 36 ore di servizio, capi-stazione che fanno 24 ore di servizio.

Onorevole Valle, i deviatori ed i capi-stazione hanno un orario come i deputati, i ministri, i generali ed i soldati; cioè, sono sempre in servizio, fino a che non siano in congedo; ma ciò non significa già che un capo stazione compia 24 ore di lavoro, perchè questo sarebbe andar contro la natura umana. Un ministro è sempre responsabile; un soldato è sempre in servizio; ma ciò non significa che, tutte le 24 ore, l'uno e l'altro siano in servizio.

Ora, nelle grandi stazioni dove i treni si succedono con vicenda troppo rapida, vi sono capi-stazione e sotto-capi-stazione, i quali hanno un turno di servizio. Perciò l'onorevole Valle (egli ne sa tante di queste cose; e lo ha mostrato con lo studio diligente, esatto che ne ha fatto) deve interpretare l'orario per quel che è. Altro è la responsabilità permanente di un capo-stazione (come quella di un capitano dei carabinieri, di un comandante di truppe), ed altro è l'esercizio effettivo del lavoro in 24 ore.

Del resto, su questa questione del personale, bisogna parlarci molto chiaro: perchè molto più delle parole che si dicono in questa Camera (le quali certo si dicono da persone esperte nelle cose di Stato, da persone a cui il giudizio dà la calma necessaria a non farsi sopraffare dal sentimento), bisogna occuparsi delle discussioni che si fanno fuori. Si parla con passione del personale, dei guadagni delle Società. Ebbene, io ho voluto considerare alcune cifre semplicissime che l'ultimo frenatore può esaminare. Il secondo semestre del 1891 ha segnato un leggero miglioramento nei proventi ferroviari, rispetto ai tre semestri antecedenti. Ora, io ho raddoppiato questo semestre, integrandolo col primo semestre in corso. Come vede, ho preso un dato dei più favorevoli. E mi risulta che il prodotto totale delle ferrovie italiane nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 potrà essere, in cifra tonda, di 236 milioni.

Di questa somma, il 27 e mezzo per cento è di compartecipazione dello Stato, ed il 10 per cento si preleva per i fondi di riserva, Casse patrimoniali, casi di forza maggiore, materiale, ecc. Dunque bisogna, secondo le convenzioni, togliere un 37 e mezzo per cento: tutto questo fa una somma di 89 milioni che, detratti dai 236 di prodotto, danno un residuo di 147 milioni. Ebbene, sa, onorevole Valle, quanti di questi milioni sulle tre reti maggiori se ne spendono per personale? 101 milioni! Non restano quindi che 46 milioni con i quali le Società debbono provvedere a tutte le spese di trazione, carbone, olio ed altre materie grasse, manutenzione della strada, del materiale mobile, di mobilio, locali, imposte, cancelleria, ecc.; tutte spese non imputabili ai fondi di riserva nè alle Casse patrimoniali, per cui in definitiva è facile persuadersi che gli azionisti hanno una parte ben magra. Ora innanzi a questa obbiettività di dati, il venire a parlare di speranze di personale, di scarsi stipendi e di miglioramenti equivale soltanto a far voti per l'avvenire, voti ai quali mi associo volentieri; ma il pensare che possano realizzarsi oggi sarebbe fomite delle più grandi delusioni. Ed io vorrei che le mie parole fossero ben scolpite nella mente dell'ultimo cantoniere e dell'ultimo frenatore.

Ma non basta.

Si deplora che un frenatore abbia 60 lire, con l'indennità notturna 80 lire, e che un cantoniere abbia, soltanto, 40 o 45 lire al mese (il cantoniere ha anche la casa, e non di rado anche un pezzo di terreno coltivato).

Non sono, certo, salari lauti questi; ma se si sapesse che per ogni posto di frenatore o di cantoniere si hanno sempre centinaia di domande, e che non pochi agenti delle stazioni desiderano di passare nel personale viaggiante appunto per avere una mercede maggiore, che, siccome a questo mondo è tutta questione di equilibrio e di armonia, noi possiamo, coi voti, desiderare il miglioramento del personale; ma sino a quando le condizioni del traffico non saranno tali da assicurare, nei proventi, anche un margine sufficiente per coteste migliorie, i voti resteranno sempre voti.

Del resto, dal tempo in cui le Società hanno assunto l'esercizio ad oggi, per la Mediterranea e per l'Adriatica, gli stipendi hanno avuto un aumento graduale del 9 per cento, quelli della Sicula del 6 per cento.

Lazzaro. L'alto personale.

Branca, Ministro dei Lavori Pubblici. Parlo degli stipendi del basso personale. Rispetto all'alto personale vi possono essere eccezioni di ricompense personali, perchè è certo che le Società ricompenseranno meglio quel funzionario che faccia loro guadagnare di più. E la ricompensa è meritata.

Muratori. Ma l'organico non ve l'hanno presentato!

Branca, Ministro dei Lavori Pubblici. Verremo poi alla questione dell'articolo 103. Intanto stiamo alla questione sostanziale, perchè se anche la legge si applica ed i benefizi che se ne attendono non si verificano, i reclami si presentano ugualmente. Rispondo ora a ciò che ha detto, interrompendo, l'onorevole Lazzaro ed a ciò che ha asserito l'onorevole Valle.

Dice l'onorevole Valle: Ma come volete che un sotto-ispettore governativo a 2000 o a 2500 lire possa mettersi a confronto con ingegneri i quali hanno parecchie decine di migliaia di lire di stipendio? Ma, io dico, questo è appunto il vantaggio delle amministrazioni private, le quali pagano di più chi dà loro maggiori benefici, di quello che non paghino chi è soggetto a regole fisse.

Dunque, riprendendo il mio cammino, io dichiaro che la questione del personale sta molto a cuore del Governo, il quale cerca, sia sotto forma di monito o di consiglio, sia sotto forma di revisione o di statistica, di indurre le Società ad usare i migliori riguardi al personale.

Ma, ripeto, vi è un limite che sta nella natura della cosa, oltre il quale non si può pretendere di andare: ed è quello dell'entità dei proventi. Non si può obbligare le Società a dare quello che non hanno ed a costituirsi in istato di fallimento, ciò che sarebbe un guaio per le Società e per la nazione.

Sull'articolo 103 dei capitolati furono svolte interpellanze in questa Camera, e vi fu anche una mozione discussa a tempo dell'onorevole Finali. Dopo di allora sono stati domandati continuamente degli elenchi alle Società che li hanno presentati; quindi lo stato del personale dal Ministero si conosce, ma non si è mai voluto approvare un ruolo definitivo dell'organico, perchè, dato il gran numero del personale e la scarsezza dei proventi, fare un ruolo organico che rispondesse ai desideri del personale, se pure era possibile, difficil-

mente avrebbe condotto a risultati pratici di miglioramento. Le sollecitudini dell'Amministrazione sono state continue, e le Società, sino ad un certo punto, l'hanno secondata; tanto vero che si ha una media d'aumento negli stipendi del 9 per cento.

L'onorevole Valle diceva che l'Ispettorato non funziona come dovrebbe; ma bisogna considerare che esso è una istituzione relativamente molto giovane, non data che da sei anni, che fu creduto fosse un ramo nuovo di servizio concorrente al Genio civile, e che diede luogo a vivaci discussioni nel seno dell'Amministrazione, in paese e nel Parlamento.

L'Ispettorato comprendeva elementi non tutti omogenei; ma ora tutti riconoscono che, più tempo passa e più si perfezionano le sue funzioni. Ma ripeto all'onorevole Valle che non bisogna credere che noi, con leggi perfette, possiamo mutare la natura delle cose.

Ed ora vengo al materiale.

L'onorevole Valle lo ha distinto in due gruppi. Quanto al primo gruppo, cioè composizione di treni e cose simili, dico che tutti i giorni si fa un passo innanzi, lento, se si vuole, ma tutti i giorni si fa un passo. Il secondo gruppo invece si riferisce a perfezionamenti d'impianto. I *Westinghouse* applicati a tutti i treni e binari nuovi, le stazioni intermedie, tutte queste son cose bellissime, ma richiedono grande spesa. Può l'onorevole Valle ammettere che nei tempi che corrono si abbiano a spendere delle centinaia di milioni in miglioramenti del materiale? Perchè ritengo che coi nostri 11 mila chilometri, per attuare ciò che vuole l'onorevole Valle, non occorre di meno. Certo che anche su questo riguardo naturalmente il Governo coi mezzi che ha a sua disposizione cerca di provvedere come può, e tutti i giorni, come dico, si fa un passo innanzi. Ma credere che vi possa essere un ministro, un Governo che nelle condizioni attuali possa presentarsi con un disegno di legge che dica: datemi qualche centinaio di milioni per migliorare tutto l'assetto delle ferrovie italiane, sarebbe un'utopia. Ripeto: posso associarmi al desiderio che la cosa sia fatta, ma non vedo la possibilità della sua attuazione.

E con ciò vengo a rispondere alla conclusione dell'onorevole Valle. Egli dice: Il sistema delle Convenzioni non è nè l'esercizio di Stato nè l'esercizio industriale: è una specie di sistema misto. Egli non vorrebbe tornare all'esercizio di Stato, perchè preferisce l'esercizio industriale puro e semplice. Ma, onorevole Valle, noi abbiamo una legge, la quale dura fino al 1905. Crede ella che se anche il Governo dicesse: io voglio l'esercizio delle ferrovie secondo l'esclusivo criterio industriale, cioè attribuendone la proprietà a Società, sarebbe questo un problema così semplice, da poterlo risolvere su due piedi nelle presenti condizioni del capitale europeo e dell'economia nazionale? È un problema molto grave, sul quale i Governi più volonterosi debbono riflettere maturamente. Viceversa il parlarne anticipatamente e prima che la cosa sia possibile, anzichè vantaggio arreca danno. Perchè non fa che scuotere la compagine che abbiamo, la quale, senza essere perfetta, è in continuo perfezionamento, come credo di aver dimostrato all'onorevole Valle ed alla Camera, ed è assai migliore di quello che comunemente si crede.

Naturalmente i desideri precorrono la realtà, e tutti vorremmo miglioramenti e di personale e di viabilità; ma noi abbiamo dall'altra parte i contribuenti, che non ci permettono d'attingere nelle loro tasche per potere ingrossare in modo i redditi dello Stato da provvedere a tutte queste cose che, isolatamente prese, non mancano d'interesse, ma che avuto riguardo all'economia generale del paese, sono pel momento di difficile attuazione.

Quindi, quello che posso dire all'onorevole Valle è che i suoi desideri sono tenuti presenti dal Governo, e, nei limiti del possibile, come si è cercato, si cercherà di attuarli; ma non posso assumere impegni di sorta, che poi mi sarebbe impossibile mantenere.

Io voglio augurarmi che l'onorevole Valle si dichiarerà soddisfatto, e voglio anche augurarmi che il personale ferroviario e tutti coloro i quali si mostrano malcontenti del servizio ferroviario, rifletteranno sulle diverse difficoltà, e che invece di agitazioni sterili faranno dei reclami fondati, specifici, caso per caso, e che infine si persuaderanno che col vocio non si possono creare milioni, quando milioni non esistono.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 5 marzo 1892 (*N. 55*). — **Regio Decreto 14 febbraio 1892**, n. **LV** (Parte supplementare), col quale sono approvate per causa di pubblica utilità le otto varianti al piano regolatore di ampliamento del circondario esterno della città di Milano, in conformità del tipo 13 maggio 1891, a firma dell'ingegnere-capo municipale Azzolino Dell'Acqua e del sindaco Belinzaghi, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici, fermo restando per l'attuazione il termine di anni trenta fissato dalla Legge 11 luglio 1889, n. 6210, pel compimento del piano regolatore stesso.

Gazzetta Ufficiale del 7 marzo 1892 (*N. 56*). — **Legge 25 febbraio 1892**, n. **61**, colla quale sono dichiarate di pubblica utilità le opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, lungo l'abitato di Sesto Calende, secondo il progetto 16 maggio 1888 degli ingegneri Agudio e Didioni, la cui planimetria, vidimata dal Ministero dei Lavori Pubblici, sarà depositata negli archivi di Stato, ed è assegnato il termine di mesi sei per l'esecuzione delle opere stesse.

Gazzetta Ufficiale del 10 marzo 1892 (*N. 59*). — **Prospetto**, del mese di **settembre 1891**, dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1890; pubblicato dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE
SULLE ESPROPRIAZIONI PER CAUSA D'UTILITÀ PUBBLICA

Disegno di legge approvato dal Senato del Regno il 22 febbraio 1892 e presentato alla Camera dei Deputati il 27 stesso mese.

Del *disegno di legge* (N. 116) *presentato al Senato* del Regno il 30 novembre 1891 dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, abbiamo pubblicato il testo, con un breve cenno sulla relazione annessavi, nel nostro n. 51 dello scorso anno; della sua approvazione in Senato dicemmo nella « Cronaca parlamentare » del n. 9 dell'anno corrente.

Pubblichiamo ora il *disegno di legge approvato dal Senato e presentato alla Camera dei Deputati* dallo stesso Ministro nella seduta del 27 febbraio u. s. Al testo del disegno di legge (N. 316) annettiamo la relazione che lo accompagna nella sua presentazione alla Camera (1).

Relazione ministeriale.

SIGNORI! — Il progetto che ho l'onore di presentarvi dopo l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento mira a modificare, semplificandole, alcune delle norme stabilite dalle leggi 25 giugno 1865 e 18 dicembre 1879 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Le modificazioni proposte lasciano inalterati i principii fondamentali dell'accertamento e della dichiarazione legale della pubblica utilità, come altresì del preventivo pagamento di una giusta indennità; e solo variano, nel senso di un maggiore discentramento per talune categorie di opere pubbliche, le modalità di tale dichiarazione.

Dopo 27 anni di esperienza si può senza alcun pericolo affidare ai Prefetti, anche in questo ramo, più larghe attribuzioni; si può anzi con vantaggio attribuire ad essi la dichiarazione di pubblica utilità non solo per le opere comunali, ma anche per le strade vicinali e per tutte quelle opere di difesa, di scolo, di bonificazione, d'irrigazione, che si eseguiscono da Consorzi di proprietari interessati della Provincia.

Per molte di queste opere l'approvazione dei progetti è devoluta al Prefetto o come Autorità governativa o come presidente della Giunta provinciale amministrativa; onde il riunire in uno stesso atto l'approvazione del progetto e la dichiarazione di pubblica utilità è provvedimento logico, che semplifica ed abbrevia la procedura, e non scema alcuna delle garanzie necessarie a favore della proprietà pri-

(1) Circa la nomina e costituzione della Commissione della Camera, incaricata dell'esame del disegno di legge, vedi « Cronaca parlamentare » di questo numero sotto *Commissioni*.

vata, poichè si deve sempre fare un duplice esame per accertare che l'opera sia regolare dal lato tecnico e conveniente per l'interesse pubblico; e le norme prescritte nel progetto di legge assicurano che l'una e l'altra indagine siano fatte con tutta ponderazione e tenute in debito conto le osservazioni o le opposizioni dei proprietari interessati.

È sopratutto da notarsi che mentre si è estesa la competenza dei Prefetti a pronunciare le dichiarazioni di pubblica utilità, si stabilisce che contro i relativi decreti possa muoversi ricorso al Governo del Re, il quale provvede con Decreto Reale, sentiti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Consiglio di Stato. Nello stato presente della nostra legislazione contro i provvedimenti presi dai Prefetti in materia di dichiarazione di pubblica utilità, non è ammesso altro rimedio che quello del ricorso straordinario, ai termini dell'articolo 12 della legge sul Consiglio di Stato. Quindi al vantaggio di una procedura più semplice, più spedita, meno costosa, si unisce anche l'altro di una maggiore e più efficace tutela degli interessi privati, nei casi in cui questi venissero lesi dalle disposizioni prese dai Prefetti.

La legge 18 dicembre 1879 aveva già esonerato le Provincie ed i Comuni dall'autorizzazione di acquistare stabili per quelle opere che fossero per essi obbligatorie per legge. Poichè l'opera è resa obbligatoria per il Corpo morale espropriante dallo stesso decreto dell'Autorità competente che ne ha pronunciata la pubblica utilità, si propone di consentire anche in questo caso tale dispensa, che è ispirata al medesimo concetto della citata legge, e serve a semplificare un lungo procedimento.

Disegno di legge approvato dal Senato del Regno.

Articolo unico.

All'articolo 10 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, approvato colla legge 18 dicembre 1879, n. 2359, è sostituito l'articolo seguente:

Per le opere provinciali e comunali, i progetti delle quali devono per legge essere dal Ministero dei Lavori Pubblici approvati, la dichiarazione di pubblica utilità è fatta col decreto ministeriale d'approvazione del progetto, sentiti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato.

Per tutte le opere di cui l'approvazione è per legge deferita ai Prefetti, alle Giunte amministrative, ai Consigli comunali e alle rappresentanze consorziali, la dichiarazione di pubblica utilità è attribuita ai Prefetti, sentite le medesime Giunte.

Essa deve essere preceduta dalla pubblicazione della relativa domanda, a norma degli articoli 3, 4 e 5, dalla visita locale e dal parere dell'Ufficio del Genio Civile, e viene pronunziata col decreto stesso di approvazione del progetto.

Ove sieno presentate opposizioni contro la pubblica utilità dell'opera, o contro il progetto, il Prefetto pronunzierà, sentita di nuovo la Giunta provinciale amministrativa.

Contro il decreto prefettizio è ammesso il ricorso degli interessati al Governo del Re, il quale provvede con Decreto Reale, sentiti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato.

Il termine per ricorrere è di trenta giorni dalla data della pubblicazione del decreto prefettizio.

La dichiarazione di pubblica utilità per le opere provinciali e comunali dispensa dall'autorizzazione all'acquisto degli stabili da occuparsi, prescritta dalla legge 5 giugno 1850, n. 1037.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Testo.* — Pubblichiamo in questo numero il testo del disegno di legge, già approvato dal Senato, *Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica* (1).

(1) Vedi « Cronaca » del n. 10, e sotto *Commissioni* in questo.

— *All'ordine del giorno.* — Nella seduta del 5 corrente l'onorevole Di Rudinì, Presidente del Consiglio, domandò che l'8 corrente avesse ad incominciare la discussione finanziaria col bilancio d'assestamento, per continuare poi col progetto sui buoni del Tesoro a lunga scadenza e con quello sui *Provvedimenti per le Strade Ferrate complementari* (1).

— *Presentazione.* — Nella seduta dell'8 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici presentò due progetti di legge, già approvati dalla Camera e modificati dal Senato:

1. *Sull'esercizio dell'industria dei telefoni* (2);
2. *Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie* (3);

Commissioni. — *Presentazione di relazione.* — Nella seduta del 9 corrente l'on. Danieli presentò la relazione sul disegno di legge *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in Strada Ferrata* (4)

— *Nomina e costituzione.* — Negli Uffici della Camera furono nominati a Commissari per l'esame del disegno di legge *Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica* (5) gli onorevoli: De Martino, Del Balzo, Rospigliosi. Chiaradia, De Giorgio, Ferrari Luigi, Mezzanotte, Caldesi e Vollaro-Da Lieto.

La Commissione si è, poi, costituita nominando: a *presidente*, l'on. Mezzanotte; a *segretario*, l'on. Rospigliosi; a *relatore*, l'onorevole Chiaradia.

RESOCONTO STATISTICO DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1890 e confronto col 1889

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto, verso la fine del 1891, l'annuale Resoconto statistico del Commercio e della Navigazione di Genova — questo per l'anno 1890 in confronto col 1889.

E noi, come di consueto per li precedenti Resoconti (6) — questa volta un po' in ritardo per abbondanza di materia in corso — riporteremo o riassumeremo, secondo opportunità di argomento e di spazio, i principali punti di questo importantissimo e veramente accurato *Resoconto statistico 1890* del primo scalo marittimo italiano. Ricordiamo, intanto, che di esso abbiamo già dato un brevissimo sommario complessivo nel n. 51 del 1891, pag. 818.

Nel Resoconto precede la ***Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1890;*** relazione, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio, nella seduta del 2 dicembre 1891, unitamente ai ***Quadri statistici*** che la accompagnano.

Questi compongono essenzialmente il ***Rendiconto statistico***, che è diviso in due parti:

La ***Parte prima*** comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla a cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel porto.

La ***Parte seconda*** contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

***

DALLA RELAZIONE.

Commercio. — Il *movimento generale nel porto di Genova per l'anno 1890*, comprendente le merci arrivate e partite, è stato di tonn. 3,841,937, cioè tonn. 2,615,414 nel com-

(1) Vedi « Cronaca » del n. 10.
(2) Vedi « Cronaca » del n. 9.
(3) Vedi « Cronaca » del n. 51 del 1891.
(4) Vedi « Cronaca » del n. 52 del 1891.
(5) Vedi la precedente *nota* 1 nella colonna a sinistra di questa stessa pagina.
(6) Per richiamo ai precedenti *Resoconti del decorso triennio*, vedi:
Resoconto statistico dell'anno **1887** in confronto col **1886** nel n 41 del 13 ottobre 1888.
Resoconto statistico dell'anno **1888** in confronto col **1887** nei nn. 45 e 47, rispettivamente del 9 e 23 novembre 1889.
Resoconto statistico dell'anno **1889** in confronto del **1888** nei nn. 44, 46 e 47 del 1890.

mercio internazionale e tonn. 1,226,523 nel commercio di cabotaggio. In confronto col 1889 si ebbe in questo ultimo un aumento di tonn. 23,550, e un aumento di tonn. 18,939 nel commercio internazionale, e cioè tonn. 65,756 nell'importazione e tonn. 2460 nel transito via di mare.

Invece diminuirono le esportazioni di tonn. 26,932 e il transito via di terra di tonn. 22,345.

Mentre nel commercio coll'estero si ebbe, come si disse, in complesso un aumento sebbene lievissimo nel peso, nel valore invece è risultata una diminuzione di L. 30,194,901, alla quale contribuirono le esportazioni per L. 15,905,236, le importazioni per L. 12,506,843, ed il transito via di terra per L. 2,337,882. Nel transito via di mare si ebbe al contrario un aumento di L. 555,060.

Nell'importazione l'aumento del peso non si è verificato per tutte le categorie di merci, avendo invece data una diminuzione le categorie 1ª (spiriti, bevande ed olii), 2ª (coloniali), 7ª (lana, crine e peli), 8ª (seta), 11ª (pelli), 12ª (minerale e metalli), 14ª (cereali, farine e paste); la diminuzione nel valore proviene solamente dalle categorie 7ª, 8ª, 9ª (legno), 11ª, 12ª, 14ª e 16ª (oggetti diversi).

Nell'esportazione la diminuzione sia del peso che del valore riguarda le categorie 1ª, 2ª, 5ª, 9ª, 12ª, 14ª e 16ª.

Le categorie 7ª e 15ª diedero diminuzione nel peso, ma aumento nel valore; e le categorie 6ª, 10ª e 13ª diminuzione nel valore ed aumento nel peso.

L'aumento del transito via di mare, sia nel peso che nel valore non si manifestò in tutte le categorie, avendosi avuta invece diminuzione nelle categorie 3ª, 6ª, 7ª, 8ª, 12ª, 13ª e 15ª; nella categoria 11ª si ebbe anche diminuzione, ma soltanto nel peso.

Nel transito via di terra la diminuzione nel peso come nel valore riguarda puramente quello in destinazione per lo Stato, essendosi al contrario riscontrato un aumento nel transito per l'estero. Nell'accennata diminuzione devesi in ispecie segnalare il riso con lolla, essendo mancato in totalità l'ingente transito per S. Pier d'Arena e riuscito relativamente insignificante quello per Novara.

Le principali merci estere che nel movimento generale del porto diedero una sensibile differenza in confronto del precedente anno 1889 sono le seguenti: olio di oliva, olio di cotone, *olio minerale rettificato e pesante*, caffè, zucchero, gomme, juta, cordami e gomene, lino e canapa, cotone, lana, seta, stracci, pasta di legno, carta, pelli, *metalli*, *carbon fossile*, grano, paste di grano, riso, semi oleosi.

Noi riporteremo soltanto le notizie che riguardano le tre seguenti voci:

Olio minerale rettificato e pesante: Nella quantità importata dell'olio minerale rettificato si ebbe la diminuzione d'un quarto circa in confronto dell'anno precedente, nel quale ne furono introdotti quintali 168,200 di fronte a quintali 127,140 soltanto nel 1890. Anche diminuzione si ebbe nel transito via di mare, ma di poco momento, mentre si ebbe in quello via di terra un aumento superiore alla metà delle quantità transitate nel 1889.

Nell'importazione sono compresi quintali 13,880 alla rinfusa di provenienza dalla Russia per la maggiore quantità e dagli Stati-Uniti d'America. Le importazioni in barili e cassette sono nelle quasi totalità di quest'ultima provenienza.

Nei depositi doganali entrarono quintali 73,012 in confronto di quintali 110,188 nel 1889, e rimasero in deposito alla fine del 1890 quintali 31,370 con leggiera differenza in meno della quantità che vi era rimasta alla fine del 1889.

L'importazione dell'olio minerale pesante con principale provenienza dalla Francia, Inghilterra e dagli Stati-Uniti di America aumentò di un quarto circa in confronto dell'anno precedente. Anche in aumento, ma in misura insignificante, è stato il transito via di mare.

Metalli: Nel complesso dell'importazione non si riscontra alcuna apprezzabile differenza in confronto dell'anno precedente. Vi fu un aumento di circa la metà nella ghisa in pani, mentre la lavorata diede invece una diminuzione di più della metà in confronto al precedente anno.

Il ferro greggio in masselli e l'acciaio in pani introdotti sono stati meno della metà, ed anche il transito via di terra, la più grande parte in direzione di Sestri Ponente, risultò inferiore, essendo riuscito poco più dei due terzi di quello dell'anno anteriore.

Nel ferro ed acciaio laminato o battuto si ebbe pure una minore importazione, giacchè risultò poco più della metà. L'esportazione diede una leggiera differenza in meno, senza sensibili variazioni.

Carbon fossile: L'aumento progressivo dell'importazione di questo combustibile continuò anche in quest'anno, essendo salita la quantità introdotta a tonn. 1,525,180, con principale provenienza da Cardiff e Newcastle, mentre nel 1889 era stata di tonn. 1,356,990 soltanto. Una minima parte, cioè tonn. 50,000 circa, giunse con velieri quasi tutti nazionali, e la maggior quantità con vapori pressochè totalmente di bandiera estera.

* *
*

NAVIGAZIONE. — Nel *movimento complessivo della navigazione sia a vapore che a vela* si ebbe, in confronto del 1889, un aumento di n. 39 navigli e di tonn. 121,099. Distinguendo la navigazione internazionale da quella di cabotaggio, risulta che nella prima i bastimenti arrivati o partiti furono circa la metà di quelli della navigazione di cabotaggio ed il tonnellaggio invece è stato una volta e mezza maggiore.

La vela primeggia sul vapore nel numero dei bastimenti, ma con leggiera differenza; in quella vece nel tonnellaggio quest'ultimo diede sulla vela un movimento circa otto volte maggiore. Non vi fu fra i due anni, messi in confronto, sensibile variazione in queste proporzioni.

La prevalenza della vela pel numero dei bastimenti risulta nella navigazione di cabotaggio; nel tonnellaggio invece esso è minore sia in detta navigazione come in quella internazionale; ma mentre in quest'ultima la diminuzione sta nel rapporto di uno a quindici, nel cabotaggio risulta inferiore di poco meno di due volte e mezza.

Nella navigazione internazionale il tonnellaggio dei bastimenti vuoti in arrivo è nella proporzione di uno a 25, mentre nel cabotaggio questa è invece di uno a 4. Nelle partenze il tonnellaggio dei bastimenti vuoti è stato nella navigazione internazionale due terzi di quello dei bastimenti carichi, e nella navigazione di cabotaggio risultò di poco meno della metà.

La navigazione a vela ha dato un tonnellaggio nei bastimenti arrivati e partiti vuoti, corrispondenti ai 3|4 di quello dei bastimenti carichi. In quella vece il tonnellaggio dei vapori vuoti è stato un quarto rispetto ai vapori carichi.

Distinguendo la navigazione per bandiera risulta che nel tonnellaggio complessivo la bandiera nazionale vi partecipa per poco meno della metà. Però è nella vela dove primeggia, spettandone ad essa la quasi totalità, mentre pel vapore, negli arrivi, prepondera invece con poco meno della metà del totale tonnellaggio la bandiera inglese con navigazione internazionale, cui segue quella italiana che vi rappresenta circa il terzo; nel cabotaggio, al contrario, la quasi totalità è riservata alla bandiera nazionale. Nella partenza è quest'ultima bandiera che viene prima nella navigazione internazionale con un tonnellaggio poco inferiore alla metà di quello totale; segue in ordine progressivo quella inglese, francese, germanica ed altre. Nel cabotaggio i due terzi del tonnellaggio è riservato alla bandiera nazionale. Per i bastimenti a vapore vuoti, la bandiera inglese rappresenta i due terzi del tonnellaggio nella navigazione internazionale e la metà in quella di cabotaggio.

Nelle costruzioni navali anche nel 1890 non si ebbe molta attività, sebbene il tonnellaggio sia stato quasi il doppio in confronto dell'anno precedente, essendo asceso a tonnellate 8997, con un aumento di 6 bastimenti, la più grande parte provenienti dai cantieri di Sestri Ponente. Nel detto tonnellaggio figura principalmente la vela, essendo il vapore rappresentato da tonn. 351 soltanto, divise fra 12 galleggianti. Fra il naviglio a vela, quattro bastimenti sono superiori alla portata di 1000 tonn., due sono della portata tra le 801 e le 900 tonnellate.

La situazione numerica del nostro naviglio al 31 dicembre

1890 era di N. 789 bastimenti con tonn. 363,550, divisi in N. 673 a vela con tonn. 257,241 e 116 a vapore con tonnellate 106,309. In confronto col 1889 si ebbe una diminuzione di 53 bastimenti e tonn. 15,530, diminuzione che si riferisce esclusivamente ai bastimenti a vela, non avendosi avuto in quelli a vapore alcuna variazione nel numero ed invece un aumento di tonn. 620 nel tonnellaggio.

Le variazioni nel naviglio a vela sono dovute all'aumento di N. 27 bastimenti con tonn. 9988 principalmente per nuove costruzioni e alla diminuzione di 80 bastimenti con 26,137 tonnellate, di cui una metà circa per naufragi, e quindi per vendite a stranieri e per passaggi ad altri compartimenti.

Noli: Il graduale ribasso dei noli che si è verificato nella seconda metà dell'anno 1889 continuò in modo sensibile nel 1890, accentuandosi maggiormente nel secondo semestre, cosicchè gli stessi giunsero in uno stato di assoluto deprezzamento, come risulta dal quadro della situazione dei detti noli allegato alla presente relazione.

PARTE PRIMA. — MOVIMENTO COMMERCIALE.

A maggior intelligenza di questa prima parte giova premettere le seguenti osservazioni:

Il *Commercio complessivo nell'importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto dell'ulteriore loro destinazione, cioè: se per consumo nello Stato o per transito.

Il ***Commercio speciale nell'importazione*** indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo dello Stato.

Il *Commercio complessivo nell'esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero, nonchè quelle estere che escono da Genova in transito.

Il ***Commercio speciale nell'esportazione*** comprende le sole merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che entrando nello stato furono sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi nei rapporti colla legge doganale vengono riguardate come nazionali.

Il ***transito*** comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei depositi doganali.

I. Commercio complessivo. — Il movimento complessivo del commercio coll'estero del 1890, ***importazione***, ***esportazione*** e ***transito*** ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 532,338,840, ed a peso a tonn. 2,615,414, che, confrontato con quello del 1889, dà una differenza in meno sul *valore* di L. it. 30,194,901 e sul ***peso*** in più di tonnellate 18,939.

Riepilogo — Valore.

		1890	1889
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	400,282,548	412,789,391
Esportazione . . .	»	90,660,867	106,566,103
Merci estere in ***transito***:			
Uscite per via di mare	»	13,354,762	12,799,702
» di terra	»	28,040,663	30,378,545
	L. it.	532,338,840	562,533,741

Riepilogo — Peso.

		1890	1889
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,366,211	2,300,455
Esportazione . . .	»	113,172	140,104
Merci estere in ***transito***:			
Uscite per via di mare	»	17,698	15,238
» di terra	»	118,333	140,678
	Tonn.	2,615,414	2,596,475

Valore.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1889 a ***valore*** . .	L. it.	562,533,741
Id. id. nel 1890 » . .	»	532,338,840
Differenza in ***meno*** nel 1890	L. it.	30,194,901

Peso.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1890 a *peso* . . .	Tonn.	2,615,414
Id. id. nel 1889 » . . .	»	2,596,475
Differenza in *più* nel 1890	Tonn.	18,939

II. Commercio speciale. — Il movimento del commercio speciale d'***importazione*** durante lo scorso anno 1890 rappresenta a ***valore*** una somma di L. it. 400,282,548, e quello d'***esportazione*** di L. it. 90,660,867; a ***peso*** l'***importazione*** fu di tonn. 2,366,211, e l'***esportazione*** di tonn. 113,172.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1889, si riconosce nel 1890 una diminuzione nell'***importazione*** a ***valore*** di L. it. 12,506,843 e nell'***esportazione*** di L. it. 15,905,236, a ***peso*** un aumento nell'***importazione*** di tonn. 65,756 e nella ***esportazione*** una diminuzione di tonn. 26,932.

Valore.

L'***importazione*** è stata nel 1889 . .	L. it.	412,789,391
» » 1890 . .	»	400,282,548
Differenza in *meno* nel 1890	L. it.	12,506,843
L'***esportazione*** è stata nel 1889 . .	L. it.	106,566,103
» » 1890 . .	»	90,660,867
Differenza in *meno* nel 1890	L. it.	15,905,236

Peso.

L'***importazione*** è stata nel 1890 . .	Tonn.	2,366,211
» » 1889 . .	»	2,300,455
Differenza in *più* nel 1890	Tonn.	65.756
L'***esportazione*** è stata nel 1889 . .	Tonn.	140,104
» » 1890 . .	»	113,172
Differenza in *meno* nel 1890	Tonn.	26,932

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per l'apertura della linea Cornia-Piombino.

Essendosi ultimati i lavori di costruzione della linea Campiglia Marittima-Piombino, che, in base alla relativa convenzione deve aprirsi all'esercizio il giorno 5 del prossimo venturo aprile — come già preannunciammo nelle « Informazioni » del n. 9, pag. 133 — l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto all'Ispettorato generale delle ferrovie che la visita di ricognizione della linea medesima venga effettuata nel giorno 26 del corrente mese.

L'orario da stabilirsi per la linea suddetta venne già sottoposto alla superiore approvazione: con esso si propone di attuare tre coppie di treni.

Uno di detti treni da Campiglia a Piombino sarebbe in coincidenza col treno 10 della linea Genova-Roma e un altro da Piombino a Campiglia avrebbe in quest'ultima stazione coincidenza col treno 9 della linea stessa.

><

Ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi.

(***Per la prossima apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Melfi-Monteverde***).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate perchè sia provveduto alla visita di ricognizione che deve precedere l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi, compreso fra Rocchetta Melfi e Monteverde (1). La visita dovrebbe aver luogo il giorno 17 del corrente mese.

(1) Vedi « Informazioni » del n. 8, pag. 118.

><

Ferrovia Verona-Bologna.

(Progetto d'appalto seconda tratta tronco Revere-S. Felice).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Verona a Bologna ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di appalto dei lavori di costruzione della seconda tratta del quarto tronco Revere-San Felice della ferrovia Bologna-Verona, compresa fra Poggio Rusco e San Felice, e precisamente fra le progressive 7.778.30 e 24.278.25.

Del progetto suindicato daremo qualche ragguaglio in un prossimo numero del *Monitore*.

><

L'appello nella causa pel disastro di Grassano.

La Corte di Cassazione di Roma ha deciso che l'appello nella causa per il noto disastro di Grassano, che riguarda la ferrovia del Mediterraneo, venga discusso alla Corte di Bologna.

Circa lo svolgimento della causa dinanzi al Tribunale di Potenza, vedansi le speciali corrispondenze del *Monitore* nei numeri 42, 43, 44, 45, 46, 47 e 48 del 1891.

A questo proposito annunciamo di avere ricevuto dall'avvocato Antonio Galateo la sua poderosa e stringente arringa pronunciata allo stesso Tribunale, nelle udienze del 19 e del 20 novembre u. s., in difesa del guardiano G. Morea, del macchinista G. Brambilla e della Società Mediterranea.

È la pubblicazione del Resoconto stenografico delle udienze.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

(Stato lavori tronco Fabriano-Pergola al 1° marzo 1892).

Durante il mese di febbraio p. p., sul tronco di ferrovia da Fabriano a Pergola (linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano), in appalto all'Impresa Adolfo Lori, rimasero sospesi i lavori murari allo scoperto.

Si lavorò invece nei movimenti di terra, nelle gallerie e nei lavori di finimento delle case cantoniere. Si sono eseguiti anche lavori di consolidamento di frana e sono allo studio altri lavori dello stesso genere. Le espropriazioni possono considerarsi ultimate.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto febbraio rileva a circa L. 2,300,000.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(Consegna dei lavori dei tronchi Zappula-Tusa all'Impresa).

Siamo informati che il giorno 29 dello scorso febbraio, a cura della Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Cefalù, venne effettuata la consegna dei lavori dei tronchi Zappula-Tusa (della linea Messina-Patti-Cerda) all'Impresa Ronchi e Bagozzi. Questa Impresa, anche in pendenza della consegna, ha già iniziati i lavori del primo tronco ai quali sarà dato in breve un maggiore impulso; inoltre verrà posto mano ai lavori del secondo e del terzo tronco.

><

Stazione di Velletri.

(Elaborati per fornitura di materiali e meccanismi).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa gli elaborati riguardanti la fornitura da farsi mediante appalto a licitazione privata dei seguenti materiali per la stazione di Velletri in seguito all'innesto nella medesima della nuova ferrovia per Terracina:

N. 6 scambi, di cui 4 semplici del tipo primo riformato e 2 tipi mod. 2;

N. 1 serbatoio a fondo sferico della capacità di m. c. 50;

N. 2 *grues* idrauliche, isolate, colle relative tubolature;

N. 1 segnale semaforico ad un'ala coi corrispondenti materiali per le trasmissioni.

><

Tra Mediterranea, Adriatica e Nord Milano.

(Circa la convenzione per il servizio cumulativo).

Sappiamo che è intervenuto pieno accordo fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico da una parte e la Società delle Strade Ferrate Nord-Milano dall'altra, anche sull'articolo 119 dello schema di convenzione per il servizio cumulativo fra le linee delle predette Amministrazioni. L'articolo medesimo riguarda la rescissione della convenzione, nonchè le circostanze di ammissione od esclusione nel o dal servizio cumulativo suindicato di nuove ferrovie che la Nord-Milano avesse a costruire o delle quali dovesse assumere l'esercizio.

Fra le tre Amministrazioni interessate sarà stabilita la data di attivazione del servizio cumulativo non appena il Consiglio di Amministrazione della Nord-Milano avrà approvata la nuova dizione dell'art. 119 predetto.

Circa i precedenti di questa lunga questione pel servizio cumulativo delle linee della Nord Milano colle grandi reti ferroviarie vedi, per richiamo, le « Informazioni » dei numeri: 1, del 1892, pag. 6; e 34 del 1891, pag. 539.

><

Per i binari sulle calate e sui ponti dei porti.

Sappiamo che in seguito ad iniziativa del Ministero della Marina, il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha accolta in massima la proposta del Ministero stesso, di aggiungere, cioè, una rotaia ai binari esistenti sulle calate e sui ponti sporgenti dei porti, affinchè non rimanga intralciato il movimento commerciale.

><

Circa l'anticipazione dell'apertura del tronco Lecco-Bellano della linea Lecco-Colico.

(Deliberazione favorevole della Camera di Commercio di Milano).

La Camera di Commercio ed Arti di Milano — come annunciammo nel n. 9, pag. 135 — in sua recente adunanza, ha preso la seguente deliberazione in ordine alla anticipazione dell'apertura all'esercizio del tronco Lecco-Bellano, della ferrovia Lecco-Colico:

« La Camera, riconoscendo l'urgenza di migliorare le comunicazioni fra la Valtellina e Milano, fa viva istanza al Governo, e per esso al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè il tronco Lecco-Bellano venga, appena ultimato, aperto all'esercizio, accordando, ove occorra alla Società esercente, a partire dalla data di apertura all'esercizio e per il solo tronco Lecco-Lierna, l'anticipazione del sussidio chilometrico consentito dalla legge del 1888, con decorrenza dal 1893.

« Confida che l'anticipazione del sussidio per pochi mesi e per soli 15 chilometri di percorso, possa essere dal Governo accordata per le considerazioni stesse che determinarono l'autorizzazione di anticipato esercizio di altre linee in altre Provincie del Regno, che certo non presentano, come pubblica utilità, nè maggiori, nè eguali titoli del tronco Lecco-Bellano ».

(Deliberazione sfavorevole della Camera di Commercio di Lecco).

Per l'anticipazione dell'apertura all'esercizio del precitato tronco di ferrovia hanno presentato istanze al Governo parecchi altri Corpi morali; mentre invece la Camera di Commercio ed Arti di Lecco, officiata dalla Società ano-

nima Briantea per la ferrovia Monza-Calolzio ad appoggiare presso il Ministero dei Lavori Pubblici la domanda di anticipata apertura del tronco in parola, ha votato in sua seduta del 2 corrente mese, ed all'unanimità, il seguente ordine del giorno:

« La Camera di Commercio ed Arti di Lecco, preso atto della Nota 14 febbraio 1892, n. 889, della spettabile Società anonima Briantea ferrovia Monza-Calolzio, colla quale si pregava questa Camera di cooperare all'intento di ottenere dal Governo l'anticipata apertura del tronco Lecco-Bergamo;

« Ritenendo che la somma preventivata di circa L. 7000 che percepirebbe annualmente il Tesoro per ogni chilometro esercitato su detto tronco, tra risparmio di spese e maggiori proventi di tasse, è molto esagerato, avuto riguardo al movimento effettivo di merci e passeggieri che si potrà avere sul nuovo tronco e che quindi realmente il sacrificio finanziario dello Stato per la sovvenzione chilometrica anche del solo tratto Lecco-Lierna sarebbe di gran lunga superiore a quello esposto nella suddetta Nota;

« Considerando che non è questo il momento opportuno di aggravare il bilancio dello Stato, e ciò non solo nell'interesse generale del Paese, ma anche nell'interesse particolare di tutti coloro a cui l'anticipata apertura del citato tronco potrebbe per avventura arrecare qualche utile;

« Considerando che scopo della nuova linea Lecco Colico è di allacciare al resto della rete ferroviaria le linee Colico-Sondrio, Colico-Chiavenna, e che soltanto a linea ultimata le Provincie interessate potranno trarre i vantaggi che se ne aspettano, specialmente per ciò che riguarda il movimento merci da e per la Valtellina;

« Considerando che col solo tronco Lecco-Bellano in esercizio non converrà mai far subire alle merci il trasbordo a Bellano, dato il buon mercato del trasporto da Lecco a Colico, fatto dalla Società Lariana coi rimorchi, in ragione di circa cent. 10 al quintale;

« Considerando anche che il movimento passeggieri su tale tronco non potrà esser tale da richiedere assolutamente l'anticipata apertura del tronco stesso:

« Non trova necessario che si effettui l'anticipata apertura del tronco Lecco-Bellano e passa all'ordine del giorno ».

><

Per il trasporto ferroviario a carro completo di vino comune, mosto, uva pigiata in botti o barili dall'Italia all'Estero.

Il 6 corrente è stato firmato il *Regio Decreto* con cui si accorda a carico dello Stato un notevole abbuono sui prezzi già ridotti, concordati con le Società delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico per il trasporto a carro completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili dall'Italia all'estero pei transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons.

La nuova tariffa, stabilita a far tempo dal 15 febbraio 1892 ed in via di esperimento pel periodo non minore di un anno, comprende due serie:

La prima per le spedizioni anche di un solo vagone, che offre un ribasso sui prezzi attuali, il quale varia dall'11.48 all'11.67 per cento.

La seconda serie è applicabile in via di rimborso agli speditori che in un anno consegneranno almeno 1,000, 5,000, 10,000, 20,000 e 30,000 tonnellate di vino.

I ribassi di questa 2ª serie sono i seguenti: dal 20.09 al 20.54 per cento da 1,000 a 5,000 tonnellate; dal 23.88 al 24.82 per cento da 5,000 a 10,000 tonnellate; dal 28.49 al 29.37 per cento da 10,000 a 20,000 tonnellate; dal 32.59 al 33.41 per cento da 20,000 a 30,000 tonnellate; dal 35.20 al 35.38 per cento oltre le 30 mila tonnellate.

Il decreto suddetto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'esecuzione dei lavori costituenti il primo gruppo delle opere necessarie pell'ampliamento della *stazione di Brescia* e per provvedere alle espropriazioni dei terreni occorrenti per l'esecuzione di tutte le opere medesime. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 798,000, nelle quali figurano L. 198,000 per espropriazioni e L. 41,260 per nuovo materiale metallico di armamento.

Il Consiglio di Stato ha inoltre manifestato l'avviso che possa essere approvato il progetto di appalto della manutenzione delle opere d'arte, grues, gavitelli e canali che sboccano nel *porto di Brindisi*, per il quinquennio 1892-97.

><

Il Consiglio di Stato ha poi dato parere sui seguenti altri affari:

1. su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla *Impresa Bassani* a sopimento di questioni insorte per la costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Argenta e Bastia;

2. sugli atti di collaudo della *Impresa Miani e Venturi* di Milano, relativi alla fornitura di meccanismi fissi e scambi per le linee Airasca Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge, e sulla applicabilità o meno della multa contrattuale per ritardata consegna del predetto materiale;

3. sulla questione della applicabilità della multa contrattuale a carico della *Impresa Lori* per ritardata consegna di meccanismi fissi forniti per le stazioni del tronco da Fognano a Marradi nella ferrovia da Faenza a Firenze;

4. su una domanda della *Ditta Maschinenbahn Actien Gesellschaft* di Norimberga relativa al condono della multa contrattuale in causa di ritardo da Essa frapposto nella consegna di materiale rotabile.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di estensione di tariffa locale).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche in nome e per conto delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentata per approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta di estensione di tariffa locale: — La *tariffa locale N. 217* (piccola velocità) applicabile ai trasporti di calce, cemento, ghiaia, ciottoli, pietre spaccate e pietre da calce e da gesso da Valmadrera a Maggianico, viene estesa anche ai trasporti delle merci stesse in partenza dalla Stazione di Sala al Barro e destinate a Milano.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetti delle *ferrovie Pontedera-Saline di Volterra e Volterra-Montecatini;* di cui nelle « Informazioni » del n. 7, pag. 102, e nelle « Notizie italiane » di questo numero.

2. Nuovo progetto pel prolungamento della galleria di Castelnuovo lungo la *Ferrovia Treviso Belluno.*

3. Progetto per ricarico di massicciata lungo il tronco Cesenatico-Rimini della *ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.*

4. Progetto di consolidamento del rilevato stradale al km. 64 900 della *linea Termoli-Campobasso.*

Il 3 corrente morì improvvisamente a Milano il cav. Cesare **ALLIEVI**, Capo Divisione alle Strade Ferrate del Mediterraneo; ottimo cittadino e funzionario, a cui quanti lo conobbero tributarono in vita sincera estimazione e resero affettuose onoranze dopo la sua morte.

Il giorno 5 un numeroso corteo — scrisse la *Lombardia* — accompagnava all'estrema dimora il compianto cav. Cesare **ALLIEVI**, Capo Divisione della Mediterranea, rapito immaturamente all'affetto della moglie, di due figli e dei colleghi, che lo stimavano e lo amavano.

Coprivano il feretro numerose e belle corone offerte dalla moglie, dai figli, dalla suocera signora Pagnoni, dalla Direzione Generale della Mediterranea, dalla Divisione dell'Economato, dagli impiegati del Magazzino di Torino, dagli impiegati del Magazzino di Milano, dalle famiglie Martorelli e Martinelli.

Notammo nel corteo i commendatori Massa, Direttore Generale, Ratti, Vice-direttore, e Lampugnani, Segretario generale; i commendatori Vimercati, Magnani, Dévaux, Mantegazza e Frigo, i cav. Negretti, Arici, Termidoro, l'ing. Colombo, Cabanis e molti altri.

Vi erano pure i rappresentanti della Rete Adriatica.

Giunta la salma al Cimitero, il cav. Negretti ricordò con nobili parole le virtù del cittadino, che combattè con Garibaldi le battaglie nazionali, dell'ottimo funzionario, dell'amoroso padre di famiglia. Di carattere forte ed indomito, il cav. **ALLIEVI** fu scrupoloso osservatore dei suoi doveri, cattivandosi però sempre la stima e l'affetto dei suoi colleghi e dipendenti Ai figli che lo piangono estinto anzi tempo, lasciò una larga eredità di rettitudine e di virtù.

Pronunziò pure affettuose parole, in nome degli impiegati, il signor Mangosi.

Quindi il mesto corteo si sciolse.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Pontedera-Saline di Volterra e Volterra-stazione di Montecatini. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Come annunciamo in questo numero, nella consueta speciale rubrica delle « Informazioni », il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere sui progetti delle due citate linee, compilati, per conto dell'Amministrazione provinciale di Pisa, dal cav. Pennachio, ingegnere Capo-sezione principale della Rete Mediterranea e da noi pubblicati nelle « Informazioni » del n. 7, pag. 162.

Lo stesso Consiglio ha ritenuto tecnicamente ammissibili i due progetti, salvo alcune avvertenze.

Ferrovia economica Francavilla-Ceglie-Martina e diramazione Ceglie-S. Vito d'Otranto in provincia di Lecce. — *Progetto di massima.* — Di altri progetti di ferrovia in provincia di Lecce (Terra d'Otranto) dicemmo lo scorso anno; e così della ferrovia Lecce-San Cataldo in questa stessa rubrica dei numeri 33 e 35.

Accenniamo ora al progetto — studiato, per incarico del Consiglio provinciale di Lecce, dall'Ufficio tecnico — di una ferrovia economica da Francavilla Fontana (stazione della linea Brindisi-Taranto) per Ceglie-Martina verso Locorotondo (linea Bari-Locorotondo), con diramazione da Ceglie a San Vito d'Otranto (stazione della linea Bari-Brindisi-Lecce).

L'importanza speciale di questa linea — studiata per migliorare le condizioni e le comunicazioni della regione nord-ovest della provincia di Lecce — consiste in ciò che essa, mediante la sua congiunzione colla ferrovia Bari-Locorotondo, formerebbe una sola linea attraverso alle due provincie di Lecce e di Bari e sarebbe inoltre allacciata con i porti di Brindisi e di Bari.

La lunghezza della *linea Francavilla-Ceglie-Martina fino al confine della provincia di Lecce verso Locorotondo* è calcolata a metri 37,342.54; la lunghezza della *diramazione Ceglie-San Vito d'Otranto* è calcolata a metri 26,943 49; donde una lunghezza complessiva, per le due linee, di metri 64,286.03.

La spesa complessiva per le due linee è preventivata in L. 5,450,000, compreso il valore del materiale rotabile in L. 650,000; ossia con una spesa media chilometrica di lire 84,929 compresovi l'importo del materiale rotabile.

L'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di kg 24 a metro lineare, collegate fra loro a giunto sospeso e posate su traverse di quercia rovere in numero di 10 per ogni campata.

Sono progettate: quattro stazioni, e cioè a Francavilla, Ceglie, Martina e S. Vito; e quattro fermate.

Tramvie di Torino. — *Assemblea generale degli azionisti della Società Torinese di Tramways e Ferrovie economiche.* — L'assemblea tennesi il 10 corrente e vi intervennero 44 azionisti rappresentanti 3247 azioni.

Dalla relazione riassumiamo:

Il bilancio 1891 pareggiasi in L. 2,712,166.

Circa l'applicazione degli utili si ha la seguente ripartizione: interesse 5 0|0 agli azionisti L. 60,000; assegno all'Amministratore delegato L. 1420; assegno al Consiglio di Amministrazione L. 4200; dividendo 2 1|2 0|0 agli azionisti L. 30,000. Totale utili L. 95,620.

In rapporto alle azioni si corrisponderebbero: L. 18.75 a quelle di 1ª emissione completamente liberate, e L. 9 35 a quelle di 2ª emissione liberate della metà; delle quali già essendosi pagato in acconto al 1° luglio decorso L 6.25 e L. 3.10 rispettivamente, verrebbero pagate a saldo dalla Banca di Torino ed a partire dal 15 corrente L. 12.50 e L. 6.25 rispettivamente contro presentazione del tagliando n. 22 per le azioni di 1ª emissione e n. 19 per le azioni di 2 emissione. Tale dividendo corrisponde al 7 1|2 0|0 sul capitale versato.

La relazione tratta poi ampiamente dello sviluppo della rete tramviaria a cavalli di Torino e delle nuove convenzioni col Municipio.

Relazione e bilancio vennero approvati all'unanimità dall'assemblea, con un voto di plauso all'Amministrazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *La rete ferroviaria francese al 1° gennaio 1892.* — Da una statistica, pubblicata dal Ministro dei Lavori Pubblici di Francia, sullo stato delle strade ferrate francesi al 31 dicembre 1891, riassumiamo le seguenti cifre complessive:

I. *Lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1891.*			
1. Linee d'interesse generale . .	chilometri	34.660
2. » » locale . . .	»	3,273
3. » tramviarie	»	1,243
	Totale chilometri	39,176
II. *Lunghezza delle linee aperte durante l'anno 1891.*		
1. Linee d'interesse generale . . .	chilometri	821
2. » » locale	»	217
3. » tramviarie	»	169
	Totale chilometri	1207
III. *Ripartizione delle linee d'interesse generale.*		
1. Compagnie principali	chilometri	30,755
2. Compagnie secondarie	»	838
3. Rete dello Stato	»	2,535
4. Ferrovie non concesse	»	309
5. Ferrovie industriali e diverse .	»	223
	Totale chilometri	34,660

IV. *Lunghezza delle linee concesse al 31 dicembre 1891.* — Intendiamo con ciò indicare, per le linee in esercizio, la lunghezza totale delle linee concesse e dichiarate di utilità pubblica o classificate, e dare modo di conoscere quanto manchi alla rete ferroviaria francese ad essere completa al 31 dicembre 1891.

1. Linee d'interesse generale	. .	chilometri	42,963
2. » » locale	. . .	»	4,090
3. » tramviarie	. . . .	»	1,601
		Totale chilometri	48,654

Ferrovie Spagnuole. — *Per l'aumento delle tariffe sulla G. V.* — A complemento di quanto abbiamo annunciato nel n. 10, pag. 153, aggiungiamo che il Governo Spagnuolo ha potuto accordarsi colle Compagnie ferroviarie per il diritto di dogana sull'importazione del materiale ferroviario.

In compenso le Compagnie ferroviarie sono autorizzate ad aumentare del 12 0|0 le tariffe dei trasporti a Grande Velocità, a condizione tuttavia che sieno ridotte le tariffe per i trasporti dei carboni a grande distanza e per il viaggio degli operai.

— *La ferrovia di Lerida al Confine francese.* — La *Gazzetta Ufficiale* di Madrid pubblica il decreto che approva il progetto della ferrovia di Lerida, testa di linea del tunnel che sboccherà in Francia nella valle del Salat, e sarà più tardi la gran linea Parigi-Madrid.

Gli ingegneri militari, si sa, avevano fatte molte difficoltà all'autorizzazione della sua costruzione, perchè dicevano che renderebbe assai difficile la difesa delle frontiere. E per dar loro soddisfazione il decreto stipula che i lavori dell'ultimo tronco della linea non comincieranno se non quando tutti i forti saranno compiuti e le Autorità militari giudicheranno scongiurato ogni pericolo; e il tracciato di tutta la linea dovrà essere sottoposto alla loro approvazione.

È una lunga questione — questa di una nuova strada ferrata tra la Spagna e la Francia — di cui tratto tratto fece cenno il *Monitore* negli scorsi anni. Citiamo all'uopo i numeri: 30 del 1891, pag. 479; 30 del 1889, pag. 481.

Ferrovie Greche. — *Gli operai italiani nelle costruzioni ferroviarie.* — Riportiamo dalla *Perseveranza*, in una corrispondenza da Ravenna in data 7 corrente:

« Oggi si è riunito il Consiglio Direttivo delle Società cooperative di lavoro consorziate romagnole per l'impresa della ferrovia greca, ed ha stabilito di mandare fra due settimane una nuova squadra di 100 operai in Grecia, e così una terza alla fine del corrente, ed altre sette entro il prossimo aprile, da formare in complesso una spedizione di mille operai.

« In Grecia poi l'Impresa è dietro alla costituzione di un magazzino viveri, affinchè la maggior parte del denaro che l'operaio romagnolo guadagna nei lavori della ferrovia ellenica possa andare a beneficio del suo paese natio.

« Infatti una parte delle provviste di questo magazzino viveri sarà fatta in Romagna ».

Ricordiamo che di tali lavori ferroviari abbiamo date notizie in precedenti numeri; e rinviamo per richiamo i nostri lettori al n. 7, pag. 105.

Ferrovie nell'Est Africano. — *La ferrovia inglese Mombasa-Victoria Nyanza alla Camera dei Comuni.* — Degli studi per una strada ferrata tra Mombasa e Victoria Nyanza abbiamo fatto cenno nel n. 31 del 1891, pag. 498. Aggiungiamo ora che il 4 corrente la Camera dei Comuni d'Inghilterra ha approvato con voti 211 contro 113 un credito per studi da farsi sul terreno per la costruzione della ferrovia stessa.

Dalla discussione, poi, e dai documenti presentativi rileviamo che questa linea sarà costruita dalla « East Africa Company ». La sovvenzione proposta dal Governo inglese non è un regalo dello Stato agli azionisti; bensì rappresenta il mezzo più economico per mantenere gli impegni presi dall'Inghilterra alla conferenza di Bruxelles per la repressione della tratta dei negri.

Adesso l'Inghilterra, per reprimere la tratta, mantiene in crociera, sulla costa dell'Africa, cinque navi veloci con la spesa di centomila sterline ossia 2,500,000 franchi. Ma la maggior parte degli schiavi servono ancora per il trasporto delle merci dall'interno alla costa. Una strada ferrata, che sopprimerà l'utilità dello schiavo come bestia da soma, contribuirà efficacemente a sopprimere la tratta; mentre che la sovvenzione sarà un benefizio per il bilancio permettendo di sopprimere la spesa degli incrociatori.

— *La ferrovia tedesca da Tanga a Korogwe.* — Nel n. 39 del 1891, pag. 624 (con richiamo a precedenti numeri) abbiamo già accennato alla costituzione a Berlino di una Società per la costruzione e l'esercizio di ferrovie per l'impianto di poste, fattorie, ecc., nell'Est Africano Tedesco.

Annunciasi ora che il Governo Germanico ha data alla Società la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Tanga a Korogwe (o Koroguè, come pubblicammo nel precitato nostro n. 39 dello scorso anno).

Annotiamo che l'azione di questa Società svolgesi nella zona di possedimento e protettorato tedesco nello Zanzibar.

Circa più antico progetto di questa ferrovia vedasi n. 29 del 1890, pag. 466.

Notizie Diverse

Concorso a premi nel Genio Civile. — *Tema obbligatorio per il concorso al premio di L. 1000.* — Annunciammo nel n. 1 del corrente anno, pag. 11, che con Decreto del 15 dicembre 1891 il Ministro dei Lavori Pubblici stabilì 5 premi, uno di L. 1000 e gli altri 4 di L. 250 ciascuno, da conferirsi ogni anno alle migliori memorie che verranno pubblicate nel *Giornale del Genio Civile* dal personale dipendente dall'Amministrazione dei Lavori Pubblici, prescrivendo che al *premio di lire 1000* potevano concorrere unicamente gli autori di memorie svolte su tema obbligatorio stabilito anno per anno dal Ministro.

Aggiungiamo ora che il *tema obbligatorio pel concorso al premio di L. 1000 nel corrente anno*, è il seguente:

« Esporre con quali mezzi siasi successivamente provveduto a consolidare i tronchi delle strade ordinarie e ferrate, che attraversano terreni franosi: e dall'analisi critica di quei mezzi e dei risultati ottenuti dedurne i criteri generali secondo i quali nei vari casi, che nella pratica possono presentarsi, sono da progettarsi simili consolidamenti ».

Telegrafi italiani. — *Prospetto dei prodotti telegrafici e telefonici nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92, in confronto col corrispondente periodo 1890-91.*

I. **Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.**

Oggetto dei prodotti		Da luglio a tutto dicembre 1891
1. Telegrammi privati nell'interno . .	L.	4,289,303.54
2. Id. id. all'estero . . .	»	1,518,899.61
3. Telegrammi governat. a pronto pagamento	»	320,279 30
4. Id. id. a credito . . .	»	708,768.70
5. Telegrammi internazionali	»	53,303.58
6. Telegrammi diversi	»	331,466.45
7. Concessioni telefoniche	»	102,348.98
8. Contributi di diversi per spese telegrafiche	»	367,367.11
9. Proventi vari	»	8.503.30
Totale .	L.	7,700,740.57

II. **Incassi dell'Amministrazione delle Poste.**

10. Telegrammi francati con francobolli postali e spediti dagli Uffizi italiani . . .	L.	117,124.45
Totale generale .	L.	7,817,865.02
11. Incassi del Comando Superiore d'Africa negli Uffizi di Assab e Massaua . .	L.	38,268.80
12. Telegrammi governativi in franchigia	L.	570,056.85

Nel 1° semestre dell'esercizio 1890-91, cioè dal luglio a tutto il dicembre 1890: il totale generale dei §§ I e II fu di L. 7,958,760.29, quindi nel 1° semestre 1891-92 vi fu

un minore incasso di L. 140,895.27; l'incasso del Comando Superiore d'Africa fu di L. 32,063 35, quindi nel 1° semestre 1891-92 si ebbe un maggiore incasso di L. 6,205.45; il valore dei telegrammi governativi in franchigia fu di L. 646,756.97, quindi nel 1° semestre del 1891-92 fuvvi un minore valore di L. 76,700.12.

— *Movimento della corrispondenza telegrafica nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92, in confronto col corrispondente periodo 1890-91.*

		1° semestre 1891-92
I. Telegrammi spediti.		
1. Privati:		
a) all'interno	N. 3,537,452	N. 3,882,652
b) all'estero	» 345,200	
2. Governativi:		
c) a pagamento . . .	N. 132,858	N. 299,658
d) a credito	» 121,241	
e) in franchigia . . .	» 45,559	
3. Di servizio:		
f) telegrafico	N. 124,717	N. 164,732
g) postale	» 40,015	
	Totale generale	N. 4,347,042
II. Telegrammi ricevuti.		
h) dall'interno . . .	N. 5,140,756	N. 5,527,110
i) dall'estero	» 386,354	
III. Telegrammi transitati.		
l) dall'estero per l'estero	N. 72,041	N. 98,910
m) da Ammin. ferroviarie per l'estero o dall'estero	» 26,869	
IV. Telegrammi ripetuti.		
n) ricevimenti . . .	N. 4,827,045	N. 10,289,749
o) trasmissioni . . .	» 5,462,704	

I. II. III. IV. **Riepilogo comparativo nel 1° semestre:**

Telegrammi	1891-92	1890-91
Spediti . . . . . . N.	4,347,042	4,463,116
Ricevuti . . . . . . »	5,527,110	5,531,421
Transitati . . . . . »	98,910	97,371
Ripetuti . . . . . . »	10,289,749	10,434,475
Lavoro totale . . N.	20,262,811	20,526,383

Differenza nel 1° semestre 1891-92: — 263,572

— *Numero degli Uffizi dello Stato.*

Totale nel 1° semestre 1891-92	N.	2782
Id. id. 1890-91	»	2707
Differenza nel 1° semestre 1891-92	N.	+ 75

Poste Inglesi. — *Il servizio postale affidato alle ferrovie dal 1839 al 1890.* — È dal 30 novembre 1839 che la Direzione delle Poste inglesi ha affidato per la prima volta la corrispondenza postale ad una Compagnia ferroviaria; e questa fu la « Liverpool and Manchester Company » che il 15 settembre aveva aperta la sua linea all'esercizio.

A dare un'idea dell'immenso sviluppo di questo servizio in Inghilterra dal 1839 al 1890 pubblichiamo il seguente prospetto:

Anni	Lunghezza delle linee in miglia	Somma pagata alle Società ferrov. in lire sterline	Numero delle lettere, dei giornali, ecc. trasportati
1839	1,200	13,007	126,971,000
1856	8,710	419,000	552,000,000
1865	13,289	564,102	818,500,000
1875	16,658	670,690	1,375,224,000
1890	20,073	921,489	2,623,987,000

Aggiungiamo, inoltre, che la somma, da pagarsi nell'anno che finirà il 31 marzo corrente, dal « Post Office » alle Compagnie Ferroviarie di tutto il Regno Unito ammonterà a lire sterline 936,874, ossia Ls. 15,385 più che nell'anno chiuso il 31 marzo 1891.

Per richiamo a precedenti notizie statistiche, vedi: *Poste Inglesi* nel n. 43 del 1891, pag. 690; *Poste Italiane* nel n. 48 del 1891, pag. 768; *Poste Francesi* nel n. 50 del 1891, pag. 802.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 2700 per la ricostruzione del sottovia della luce di metri 2.90 al chilometro 783.500 della linea Bologna-Otranto all'ingresso della stazione di Quinzano.

Rete Mediterranea. — Elaborati di gara * per la fornitura di materiale per la *stazione di Velletri;*

L. 26,600 pel rifacimento in acciaio, con guide da m. 12 del tipo S. F. C. riformato, dell'armamento mod. *D* in ferro, attualmente in opera sul tronco Castel d'Agogna-Mortara della ferrovia Casale-Mortara;

L. 15,270 per la fornitura di prima dotazione della linea da Piombino a Campiglia Marittima;

L. 14,300 pel fabbisogno dei mobili ed attrezzi occorrenti per l'arredamento di primo impianto del nuovo tronco da Gioia Tauro a Nicotera, della linea Reggio-Castrocucco;

L. 5600 per l'esecuzione di lavori alle spalle del ponte Pantano di m. 24 di luce al chilometro 36.299, fra le stazioni di Ginosa e di Metaponto, nella linea da Taranto a Reggio di Calabria;

L. 3300 pel consolidamento del tratto di argine ferroviario che ha ceduto fra i chilometri 57.989.80 e 58.025.80 della linea Asti-Casale, presso la stazione di San Giorgio.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Bologna-Verona. — Progetto d'appalto * per la costruzione della 2ª tratta del quarto tronco della *ferrovia Verona-Bologna.*

3. — Gare aperte.

Rumenia. — *Direzione della ferrovia dello Stato a Bucarest* — (11 aprile). — Costruzione di una galleria presso Spurem, lungo il tronco da Dorohoi a Jassy. Importo fr. 2,798,165.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 11 corrente). — Pyman, Watson e C. di Cardiff, per fornitura di tonn. 20,000 di carbone minuto inglese e di tonn. 45,000 di carbone grosso idem;

G. Raggio e C. successori F. Fischer di Firenze per fornitura di 12,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

Ditta suddetta per fornitura di tonn. 20,000 di carbone inglese in mattonelle;

Callegari Enrico di Bologna per fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di mc. 8440 circa di ghiaia vagliata della Bormida a ricarico della massicciata fra le progr. 98.792 e 111 389 della linea Torino-Genova;

Koler Bertoldo di Napoli per appalto lavori di consolidamento del ponte sul fiume Agri sulla linea Taranto-Reggio;

Vaccari Massimiliano di Modena per fornitura di mc. 400 di legname pioppo in tavoloni, per ceppi dei freni;

Frassinetti Bartolomeo di Pontremoli per appalto lavori di sistemazione della falda a monte nella trincea fra le stazioni di Filattiera e Pontremoli;

Moronti Federico di Napoli per esecuzione lavori per impianto condutture e bocche da incendio nella stazione di Napoli;

Gnifetti Giovanni di Torino per esecuzione opere di riverniciatura di tutte le parti metalliche degli edifici calderai e dipendenze nelle nuove Officine di Torino P. S.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (17 marzo, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'allungamento del Ponte Elio o S. Angelo in Roma e coordinamento delle sponde attigue, mediante muraglioni forniti di scale di approdo, non che per la costruzione di un tratto di collettore in relazione alla sistemazione del Tevere urbano. Importo L. 1,290,460. Cauz. provv. L. 65,000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Torino (17 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto della costruzione di un secondo braccio di porticato con sotterranei nella quinta ampliazione del cimitero primitivo. Importo L. 60,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo. Fatali 23 marzo, ore 11 antim.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (17 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento del quinto tronco della strada provinciale di prima serie n. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia, compreso fra la Sella sotto il Casino Mastro Adamo e i Cancelli di Lena tra Palata e Tavenna (m. 13,470.03). Importo L. 90,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Sortino (19 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori per il ribassamento della via Libertà. Imp. rid. L. 59,380.04 (V. n. 6).

Municipio di Milano (22 marzo, ore 2 pom., unico e definitivo). — Fornitura dei ceppi, cordoni in pietra di Sarnico, ecc. Imp. L. 45,000. Cauz. L. 4000.

Municipio di Cremona (23 marzo, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto della costruzione del ponte in ferro sul cavo Cerca attraversante la strada provinciale di Persico. Importo L. 17,770. Cauz. provv. L. 600. Cauz. def. L. 3000. Lavori compiuti in 60 giorni.

Deputazione Provinciale dell'Umbria (24 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la costruzione del ponte sul torrente Vescovio nella strada Saluna. Importo ridotto L. 58,797.38 (V. n. 8).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (26 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del fiume Sarno, ecc. Importo ridotto L. 124,992 (V. n. 8).

Municipio di Monterotondo (26 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la riduzione e sistemazione dei locali per le pubbliche scuole e per la residenza municipale nel secondo piano del palazzo comunale. Importo L. 15,225.41. Cauz. provv. L. 1000. Fatali 11 aprile, ore 12 merid.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ufficio Tecnico dei Telegrafi — Firenze — (21 marzo, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 80 di **filo di ferro** zincato del diametro di mm. 4.31 (N. 8). Importo L. 39,200. Cauzione L. 500. Consegna in due rate: 20 tonn. entro 30 giorni e le rimanenti in 3 mesi.

R. Fonderia — Torino — (22 marzo, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 500 di **litantrace** grasso a L. 37 la tonn. Cauz. L. 1850. Consegna a giorni 90.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (24 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 8000 **glicerina** (a densità non inferiore a 1.19) a L. 1.25 al chilogramma; Kg. 400 **glicerina** (a densità non inferiore a 1.24) a L. 1.70 al chilogramma. Cauzione L. 1068. Consegna in 25 giorni.

Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (28 marzo, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 44,000 di **ferro** in verghe diverse. Importo L. 15,840. Cauzione L. 1584. Consegna in giorni sessanta.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera del ponte *Selcella* per conto del Consorzio idraulico per la Bonifica Pontina.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

19 marzo. — **Tramways a vapore Piemontesi.** — Assemblea generale annuale, per le ore 2 nella sede in Bruxelles.

20 marzo. — **Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Colle.

26 marzo. — **Ferrovia Superga.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1.30 pom. in Torino, via S. Quintino, 14.

27 marzo. — **Tramvia a vapore da Pinerolo a Perosa Argentina.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Pinerolo.

27 marzo. — **Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nel Teatro sociale a Monza.

27 marzo. — **Società Romana Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Roma.

28 marzo. — **Tramvie Occidentali della Città e Provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 2 pom, presso il Credito Mobiliare Italiano in Torino.

28 marzo. — **Ferrovia Torreberetti al Gravellone.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Roma.

29 marzo. — **Tramvie a vapore Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Bologna.

30 marzo. — **Ferrovia Alessandria-Acqui.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant. in Firenze, via Bufalini, 35.

30 marzo. — **Ferrovia Verona-Caprino-Garda.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1|2 pom., nella casa n. 37 in via Broletto, Milano.

31 marzo. — **Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 2 pom. nei locali della Banca di Torino in Torino.

31 marzo. — **Ferrovie dell'Appennino Centrale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. nella stazione Monte Santo in Napoli.

31 marzo. — **Ferrovie economiche e Tramvie a vapore della Provincia di Pisa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Torino, via XX Settembre, 51.

31 marzo. — **Ferrovie del Ticino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom. nella sede sociale in Milano.

31 marzo. — **Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Sede in Napoli.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

27 marzo. — **Società Anonima per Imprese Minerarie.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede in Genova.

28 marzo. — **Società Carbonifera Austro-Italiana di Montepromina.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Banca di Torino.

29 marzo. — **Società Metallurgica Italiana.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 3 pom. nel locale della Banca Industriale e Commerciale in Roma.

31 marzo. — **Stabilimento metallurgico di Piombino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Firenze, via Bufalini, 35.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia da Mortara a Vigevano. — Dal 21 marzo corrente presso la *Banca Lomellina in Vigevano*, e presso la *Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino*, si effettuerà il pagamento di L. 11.25 caduna Azione sociale in conto del dividendo 1892, contro rimessione del relativo Vaglia num. 75 in scadenza al 20 marzo stesso.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 5	Marzo 12
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 614	617
» » Mediterranee	» 480	482
» » Sicule	» 575	580
» » Sarde (preferenza)	» —	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» —	330
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 538	539
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 68	67.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	320.50
» » » 2ª emiss.	» 300	300
» » Centrale Toscana	» 495	495
» » Mediterranee 4 0[0	» 428	428
» » Meridionali	» 308	307.50
» » Sarde, serie *A.*	» 303	305.50
» » » serie *B.*	» 299	301
» » » 1879	» 298	298.50
» » Pontebba	» 452	452
» » Nord-Milano	» 255	256
» » Meridionali Austriache	» 315	313
» » Gottardo 4 °/₀	» 102.50	102.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 29 Febbraio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	638	609	+ 29
Media	4166	4102	+ 64	654	641	+ 13
Viaggiatori	963,503 71	847,297 30	+ 116,206 41	34,717 43	42,362 19	— 7,644 76
Bagagli e cani. . . .	46.323 80	43,615 25	+ 2,708 55	1,464 08	1.584 97	— 120 79
Merci a G.V. e P.V. acc.	270,661 45	229,447 40	+ 41,214 05	9,992 07	11,518 87	— 1.526 80
Merci a P. V. . . .	1,132,451 32	1,215,993 35	— 83,542 03	53.487 97	90,197 40	— 36,709 43
TOTALE .	2,412,940 28	2,336,353 30	+ 76,586 98	99,661 55	145,663 43	— 46,001 88
	Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 29 Febbraio 1892.*					
Viaggiatori	30,224,332 56	30,141,204 64	+ 83,127 92	1,698,230 06	1,796,352 11	— 98,122 05
Bagagli e cani. . . .	1,364,621 11	1,360,975 47	+ 3,645 64	61,248 01	65,275 98	— 4,027 97
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,696,424 66	7,496,705 05	+ 199,719 61	409,943 29	407,162 23	+ 2,781 06
Merci a P. V. . . .	34,021,040 62	33,893,868 92	+ 122,171 70	2,533,548 76	2,642,988 46	— 109,439 70
TOTALE .	73,306,418 95	72,897,754 08	+ 408,664 87	4,702,970 12	4,911,778 78	— 208,808 66
	Prodotto per chilometro					
della decade.	573 96	562 71	— 11 25	156 21	239 18	— 82 97
riassuntivo	17,596 36	17,771 27	+ 174 91	7,191 09	7,662 68	— 471 59

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 6ª Decade — dal 21 al 29 Febbraio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	722.461 96	30.774 43	225.894 86	1.130.341 34	7.878 87	2.117.351 46	4.204 00
1891	655.549 91	31.669 53	218.931 55	1.120.427 95	7.779 75	2.034.358 69	4.204 00
Differenze nel **1892**	+ 66.912 05	— 895 10	+ 6.963 31	+ 9.913 39	+ 99 12	+ 82.992 77	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	4.165.708 74	188.967 11	1.425.482 72	7.037.031 95	61.621 03	12.878.811 55	4.204 00
1891	4.599.204 87	202.048 18	1.510.013 99	6.993.541 99	62.933 41	13.367.742 44	4.204 00
Differenze nel **1892**	— 433.496 13	— 13.081 07	— 84.531 27	+ 43.489 96	— 1.312 38	— 488.930 89	—
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	39.028 04	1.042 57	12.437 14	74.254 72	767 68	127.530 15	1.018 00
1891	36 876 89	984 75	11.755 99	70.161 46	744 49	120.523 58	995 00
Differenze nel **1892**	+ 2.151 15	+ 57 82	+ 681 15	+ 4.093 26	+ 23 19	+ 7.006 57	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	270.799 26	5.884 89	85.747 28	505.303 26	6.350 59	874.175 28	1.018 00
1891	272.445 52	5.921 08	84.482 51	490.810 83	6.540 51	860.399 94	995 00
Differenze nel **1892**	— 1.646 26	— 36 19	+ 1.264 77	+ 14.582 43	— 189 41	+ 13.975 34	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	429 89	414 48	+ 15 41
riassuntivo.	2.633 66	2.736 67	— 103 01

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	**1891**	*Differenze* nel **1892**	**1892**	**1891**	*Differenze* nel **1892**
Viaggiatori	1.834 10	1.680 96	+ 153 14	12.013 70	10.578 40	+ 1.435 30
Merci	521 35	791 39	+ 270 04	3.778 90	4.228 21	— 449 31
Prodotti indiretti	— —	77 40	77 40	125 —	257 60	— 132 60
Totali	2.355 45	2.549 75	+ 194 30	15.917 60	15.064 21	+ 853 39

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

24ª Decade — Dal 21 al 29 Febbraio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	72.218 00	1.518 00	6 935 00	105.652 00	447 00	186.770 00	609 00	306 68
1891	62.004 12	1.700 85	8.251 34	103.900 94	838 49	176.695 74	609 00	290 14
Differenza nel 1892	+ 10.213 88	— 182 85	— 1.316 34	+ 1.751 06	— 391 49	+ 10.074 26	»	+ 16 54
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 29 FEBBRAIO 1892				
1891 92	2.368.767 00	50.130 00	274.059 00	2.815.848 00	24.176 00	5.532.980 00	609 00	9.085 35
1890-91	2.139.117 57	43.190 37	249.691 74	2.763.915 36	19.960 17	5.215 875 21	609 00	8.564 66
Differenza nel 1892	+ 229.649 43	+ 6.939 63	+ 24,367 26	+ 51.932 64	+ 4.215 83	+ 317.104 79	»	+ 520 69

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	13.380 00	116 00	920 00	6.591 00	82 00	21.089 00	237	88 98
1891	9.850 82	72 67	727 48	6.083 21	50 09	16.784 27	126	133 21
Differenza nel 1892	+ 3.529 18	+ 43 33	+ 192 52	+ 507 79	+ 31 91	+ 4.304 73	+ 111	— 44 23
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 29 FEBBRAIO 1892.				
1891-92	416.406 00	3.574 00	27.103 00	153.694 00	3.162 00	603.939 00	237	2.548 26
1890-91	322.072 33	2.571 36	21.996 92	126.594 30	764 93	473.999 84	126	3.761 90
Differenza nel 1892	+ 94.333 67	+ 1.002 64	+ 5.106 08	+ 27.099 70	+ 2.397 07	+ 129 939 16	+ 111	— 1.213 64

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe	Club-Train	1a, 2a classe
			(*)		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.	3 — p.	8 15 pomer.
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.	3 — p.	8 15 pomer.
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.	4 50 p.	10 15 pomer.
(ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.	6 10 p.	12 10 antim.
Calais-maritime .	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.	6 40 p.	1 04 antim.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—	—	1 58 antim.
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—	—	1 50 antim.
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.	8 59 p.	3 46 antim.
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.	9 04 p.	3 51 antim.
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—	—	—
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.	10 47 p.	5 50 antim.
		Pranzo	*Pranzo*		
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.	—	6 20 antim.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.	—	7 16 antim.

STAZIONI	1a cl.	1.2. cl.	1.2. cl. (A)	1.2. cl.	Club-Train	1a cl.	1.2.3.	1.2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.		—
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—		—
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.		11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.		12 21 a.
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—			3 04 a.
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—		7 50 a.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—		8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—		10 31 p.
Milano. . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—		11 27 a.
								1. 2. cl.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—		8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—		11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—		4 38 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—		4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—		6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—		5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—		11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—		7 — a.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—		6 10 p.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—		8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—		10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—		3 20 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—		11 07 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—		6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—		6 47 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—		12 45 a.
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—		1 39 p.

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	1.2. cl.
Napoli. . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.

STAZIONI	1. 2. cl.	1. cl.	Club-Train 1a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.	9 38 a.		6 28 p.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.	10 32 a.		7 25 p.
		Déjeun.		*Pranzo*
		1. 2. cl.		
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.	1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.
	Déjeuner			
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.	1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.	—	—	12 29 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.	—	—	12 21 a.
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.	3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.	3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.	5 20 p.	9 — p.	4 — a.
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.	7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: { **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: { ***Parigi-Roma, fr. 63.50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 58; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10.50; Roma-Genova, fr. 15; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.***

Torino, 1892 -- Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 19 Marzo 1892. NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Per una convenzione del Governo colle Società Italiane esercenti le Strade Ferrate in ordine al servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina per il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, dei veicoli e delle merci in corrispondenza coi treni della Strada Ferrata a Reggio e con quelli a Messina.

Il numero 75 della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene la seguente legge:

UMBERTO I
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli, una convenzione colle Società Italiane esercenti le Strade Ferrate, in ordine al servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina per il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, dei veicoli e delle merci in corrispondenza coi treni della Strada Ferrata a Reggio e con quelli a Messina.

Art. 2 Per l'esecuzione di tale servizio dovranno essere provveduti dalla Società, con tutti i loro materiali ed attrezzi accessori, due piroscafi, ciascuno di 300 tonnellate di registro netto, dovendo compiere la traversata in tempo non maggiore di 40 minuti.

Detti piroscafi dovranno avere le gallerie, in coverta per la prima e seconda classe, ed essere corrispondenti al più comodo e perfezionato sistema in uso presso altri Stati, pel trasporto dei viaggiatori, in condizioni simili a quelle della traversata dello stretto. Uno dei piroscafi dovrà essere di nuova costruzione, secondo i tipi e disegni che indicherà il Governo.

Il secondo piroscafo, corrispondente a tutte le condizioni suddette, di velocità, di tonnellaggio, adattamento ed altro, non conterà più di quattro anni di vita. È concesso il termine di mesi venti dalla presente legge per la costruzione del nuovo piroscafo, la Società essendo obbligata provvedere per tale periodo altro piroscafo adatto.

Il materiale nautico dev'essere costrutto negli stabilimenti nazionali ed i relativi piani di costruzione devono essere sottoposti all'approvazione del Governo.

Art. 3. La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori ed i pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo senza trasbordo delle merci in essi contenute.

I pontoni saranno armati di binari, e capaci ciascuno al trasporto riunito di sei vagoni carichi delle categorie in circolazione sulle Strade Ferrate, compresi i carri cisterne pel trasporto dei liquidi.

I rimorchiatori o i pontoni dovranno essere forniti di stiva adatta al trasporto delle merci in colli sciolti di ogni natura.

Quando le condizioni del porto di Reggio lo permetteranno, il Governo avrà facoltà di stabilire che ai pontoni e rimorchiatori sia aggiunto un piropontone.

Art. 4. La Società dovrà fornire ogni qualunque materiale di terra, necessario al carico, scarico, trasbordo o manovra dei galleggianti, meno le grue e piattaforme, che dovranno essere provviste dal Governo.

I bagagli, gruppi e valori, ed i piccoli colli a grande velocità saranno trasportati sui piroscafi contemporaneamente ai viaggiatori.

Art. 5. Per tutto ciò che concerne il servizio, di cui si tratta, saranno pure da osservarsi, in quanto siano applicabili, il capitolato d'esercizio ed il regolamento tariffa, approvati per la Rete del Mediterraneo con la legge 27 aprile 1885, n. 3048. Saranno eziandio applicate le tasse chilometriche delle tariffe ordinarie e speciali locali, convenzionali, di concessione, ecc., in vigore, e quelle che successivamente fossero approvate per la Rete stessa, conteggiate sulla distanza reale marittima fra pontile e pontile dei due porti, di chilometri quindici in aggiunta alla di-

stanza delle singole stazioni ferroviarie, misurate fino alle estremo limite dei pontili suddetti.

Inoltre sarà pagata una tassa fissa di carico, scarico e trasbordo da e sui piroscafi e pontoni, non maggiore di lire 2 per tonnellata di merci, divisibile per frazione, computata secondo le norme stabilite pei trasporti in strada ferrata.

Art. 6. Le merci non tassabili a peso saranno stabilite in analogia a quelle in uso sulle strade ferrate con approvazione del Governo.

Le tariffe chilometriche ed accessorie, contemplate nel precedente articolo, debbono considerarsi come massime e perciò soggette alle norme dell'art. 272 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865. In Reggio e Messina e viceversa saranno ammessi i biglietti d'andata e ritorno colle condizioni e colle norme stabilite per le ferrovie.

Art. 7. Anche ai trasporti in servizio locale fra Reggio e Messina e viceversa, saranno applicate, sotto le condizioni e norme valevoli pei trasporti sulla Rete Mediterranea, le tariffe più sopra enumerate, che si applicano sulle strade ferrate, computandole in base alla percorrenza di 15 chilometri, e con l'aggiunta dei diritti accessori di cui all'articolo 5.

Art. 8. Alle Società esercenti sarà corrisposto per questo servizio una somma annua non eccedente le 110,000 lire e la metà dei prodotti di tutti i trasporti di persone e di cose, attraverso lo stretto, fatti col materiale galleggiante adibito al servizio stesso.

L'altra metà sarà devoluta all'Erario. Il servizio postale sarà fatto gratuitamente come sulle ferrovie.

Art. 9. La Società dovrà in ogni caso eseguire il servizio, in conformità della presente legge, provvedendo a sue spese altri piroscafi ed altro materiale occorrente, se quelli indicati nei precedenti articoli 2 e 3 fossero insufficienti, in riparazione o danneggiati per forza maggiore.

Art. 10. La Società non potrà sub-concedere il presente servizio senza esserne autorizzata per legge speciale.

Art. 11. Le Capitanerie dei porti di Reggio e Messina avranno la sorveglianza dello stato e delle condizioni stabilite per i piroscafi, per i rimorchiatori e pontoni dagli articoli 2 e 3 della presente legge.

Art. 12. La convenzione da stipularsi avrà principio non più tardi del 1° luglio 1892, e non si estenderà oltre il primo periodo del contratto di esercizio in vigore con le Società esercenti, cioè fino al 30 giugno 1905.

Art. 13. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria dei bilanci annuali la somma occorrente al pagamento del canone da corrispondersi dal giorno in cui sarà incominciato il servizio di navigazione, in conformità della divisata convenzione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 28 febbraio 1892.

UMBERTO.

BRANCA.
LUZZATTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* B. CHIMIRRI.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 14 marzo 1892 (N. 62). — **Legge 28 febbraio 1892**, numero 75, colla quale il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni annunciate negli articoli, una convenzione colle Società Italiane esercenti le Strade Ferrate, in ordine al servizio di navigazione attraverso lo Stretto di Messina per il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, dei veicoli e delle merci, in corrispondenza coi treni delle strade ferrate a Reggio e con quelli a Messina.

Pubblichiamo in questo stesso numero il testo della legge.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1890 e confronto col 1889

(*Cont. e fine — Vedi N. 11*).

III. TRANSITO. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1890 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1890 a *valore*	L. it.	13,354,762
» » 1889 »	»	12,799,702
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	555,060

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1890 a *peso*	Tonn.	17,698
» » 1889 »	»	15,238
Differenza in *più* nel 1890	Tonn.	2,460

Le merci che traversarono Genova direttamente o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi* durante l'anno 1890 uscite per via di terra furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1889 a *valore*	L. it.	30,378,545
» » 1890 »	»	28,040,663
Differenza in *meno* nel 1890	L. it.	2,337,882

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1889 a *peso*	Tonn.	140,678
» » 1890 »	»	118,333
Differenza in *meno* nel 1890	Tonn.	22,345

IV. VALORE DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1890, *diviso per categoria*.

Categorie delle merci		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L.it.	7,624,225	14,831,639
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	41,609,838	1,059,659
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	23,242,359	6,334,077
4. Colori e generi per tinta e concia	»	6,508,650	635,668
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	4,908,672	2,226,187
6. Cotone	»	95,591,226	9,444,950
7. Lana, crine e peli . .	»	13,772,900	3,490,668
8. Seta.	»	7,065,601	14,252,921
9. Legno e paglia . . .	»	4,107,981	2,723,125
10. Carta e libri	»	453,639	6,880,720
11. Pelli	»	13,196,377	3,111,279
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	30,129,016	3,406,063
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	44,536,323	2,577,022
14. Cereali, farine, paste e prod. vegetali non compresi in altre categorie	»	81,918,227	10,112,120
15. Animali, prod. e spoglie di animali non compresi in altre categorie . .	»	23,181,472	8,015,825
16. Oggetti diversi . . .	»	2,436,042	1,558,944
Totale generale del valore del commercio speciale . .	L.it.	400,282,548	90,660,867

V. Peso del commercio speciale nel 1890, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii .	26,787,327	17,317,234
2. Generi coloniali, droghe e tabacco	54,344,893	571,732
3. Prodotti chimici, generi medicinali, ecc. . .	40,264,877	4,612,386
4. Colori e generi per tinta e concia	13,730,908	1,160,471
5. Canapa, lino e juta . .	10,938,265	2,265,038
6. Cotone	73,324,770	5,552,934
7. Lana, crine e peli . .	3,715,145	385,084
8. Seta.	492,788	269,420
9. Legno e paglia . . .	47,794,053	3,443,922
10. Carta e libri	436,045	4,360,725
11. Pelli	7,929,832	1,320,832
12. Minerali, metalli e loro lavori	105,722,281	14,480,704
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,548,568,395	15,746,739
14. Cereali e prod. vegetali.	395,855,787	37,894,535
15. Animali e spoglie d'anim.	35,972,346	3,446,548
16. Oggetti diversi . . .	332,852	343,235
Totale Chilogr.	2,366,210,563	113,171,439

VI. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1890 1889.*

Categorie delle merci		Anno 1890	Anno 1889
1. Spiriti, bevande ed olii .	L. it.	3,612,517	3,084,878
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi.	»	2,499,051	2,068,600
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	382,876	399,027
4. Colori e generi per tinta e concia	»	441,615	110,530
5. Canapa, lino e juta . .	»	47.297	9,534
6. Cotone	»	2,391,596	3,188,425
7. Lana, crine e peli . .	»	104,558	187,087
8. Seta	»	311,699	391,649
9. Legno e paglia . . .	»	56,711	20,746
10. Carta e libri	»	278,677	127,316
11. Pelli e loro lavori . .	»	810,815	738,776
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	232,682	292,492
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	17,700	44,589
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali. . .	»	1,646,472	1,497,329
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	499,183	620,065
16. Oggetti diversi . . .	»	21,313	18,659
Totale generale	L. it.	13,354,762	12,799,702
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	555,060	

VII. Valore delle merci giunte in transito ed uscite per via di mare *negli anni dal 1871 al 1890* (Dogana di Genova).

Anno			Anno		
1890	L. it.	13,354,762	1880	L. it.	18,464,805
1889	»	12,799,702	1879	»	23,184,908
1888	»	13,521,608	1878	»	18,583,863
1887	»	18,343,561	1877	»	12,145,164
1886	»	13,756,424	1876	»	11,926,469
1885	»	15,770,326	1875	»	12 610,228
1884	»	16,267,886	1874	»	18,220,110
1883	»	13,425,515	1873	»	22,323,178
1882	»	12,995,881	1872	»	23,298,026
1881	»	13,429,843	1871	»	41,021.112

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1890-1889.*

Categorie delle merci		Anno 1890	Anno 1889
1. Spiriti, bevande ed olii .	Chil.	4,638,240	3,846,573
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	3,179,450	1,098,548
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	269,255	562,985
4. Colori e generi per tinta e concia	»	60,357	40,356
5. Canapa, lino e juta . .	»	42,215	8,198
6. Cotone	»	597,179	801,134
7. Lana, crine e peli . .	»	11,855	15,582
8. Seta.	»	4,866	5,273
9. Legno e paglia . . .	»	63,890	26,887
10. Carta e libri	»	289,855	124,302
11. Pelli e loro lavori . .	»	271,856	356,646
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	156,218	222,126
13. Pietre, terre, vasellame e vetri.	»	48,322	323,318
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali. . .	»	7,631,052	7,220,903
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	430,387	584,819
16. Oggetti diversi . . .	»	2,374	1,206
Totale generale	Chil.	17,697,371	15,238,856
Differenza in *più* nel 1890	Chil.	2,458,615	

IX. Peso delle merci uscite dal porto franco nel 1890-1889, *divise per categoria.* — Circa le speciali merci appartenenti alle singole categorie, ci rapportiamo ai precedenti prospetti.

	MERCI sdoganate (1)		MERCI riesportate (2)		MERCI sped. con bolla cauz. (3)	
Categ.	nel 1890 Chilogr.	nel 1889 Chilogr.	nel 1890 Chilogr.	nel 1889 Chilogr.	nel 1890 Chilogr.	nel 1889 Chilogr.
1.	492,805	68,596	2,738,608	2,644,066	2,358	8,243
2.	9,185,960	50,279,888	1,936,059	2,360,792	807,419	1,002,407
3.	324,088	356,533	120,913	219,776	3,503	8,859
4.	58,614	27,733	1,832	2,590	271	—
5.	178,510	11,638	—	—	—	—
6.	94,760	102,858	—	—	—	—
7.	63,951	67,369	—	—	—	—
8.	641	—	—	—	—	—
9.	705,526	607,135	7,832	4,057	—	—
10.	—	—	—	—	—	—
11.	1,887,803	1,720,546	673.970	887,174	228	—
12.	1,650 416	1,391,354	105,731	70,965	15,659	9,320
13.	29,546	41,862	17.000	10,931	—	—
14.	7,280,395	342,466	180,840	223,822	—	—
15.	145,987	50,204	—	—	4.283	2,500
16.	6,769	—	685	—	—	—
Tot.	22,105,771	55,068,182	5,783,470	6,424,173	833,721	1,026,329

X. Quadro dei diritti d'importazione *incassati dalla dogana di Genova nell'anno 1890, e confronto col 1889.*

Categorie delle merci		Anno 1890	Anno 1889
1. Spiriti, bevande ed olii .	L. it.	7,160,552	8,789,715
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	49,943,205	43,116,406
3. Prodotti chimici, generi medic., resine e profum.	»	462,205	435,657
4. Colori e generi per tinta e concia	»	164,190	181,045
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	144,758	108,570
6. Cotone	»	1,429,322	1,821,655
7. Lana, crine e peli . .	»	719,058	904,106
8. Seta.	»	133,595	126,173
9. Legno e paglia . . .	»	76,371	64.680
10. Carta e libri	»	57,281	43,942
11. Pelli	»	108,511	123,526

(1) Queste merci sono comprese già nel Commercio speciale d'importazione.
(2) » » » nel Transito per via di Mare.
(3) » » » nel Transito per via di Terra.

12. Minerali, metalli e loro lavori	L. it.	4,270,700	5,166,137
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	174,046	212,220
14. Cereali, farine, paste e prod. vegetali non compresi in altre categorie	»	14,987,334	17,695,358
15. Animali, prod. e spoglie di animali non compresi in altre categorie . .	»	1,021,591	979,653
16. Oggetti diversi . . .	»	111,986	107,472
Totale	L. it.	80,964,705	79,876,315
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	1,088,390	

XI. Quadro dei diritti incassati dalla dogana di Genova *durante l'anno 1890 e confronto col 1889.*

		Anno 1890	Anno 1889
Dazio d'importazione. . .	L. it.	80,964,705	79,876,315
Esportazione	»	65,987	41,372
Magazzinaggi	»	32,072	32,014
Lamine e pallottole . . .	»	47,095	38,197
Bolli a colaggio	»	85,575	76,116
Diritti per la legge sul bollo	»	162,493	142,150
Sopratassa di fabbricaz. sulla birra e sulle acque gaz.	»	36,575	42,957
Id. id. sugli alcool . . .	»	48,133	232,944
Id. sulla preparazione della cicoria.	»	1,437	2,288
Id. sull'olio di cotone . .	»	124,657	2,811
Diritti maritt. d'ogni specie	»	1,989,651	2,039,850
Proventi diversi	»	518,016	194,290
Totale	L. it.	84,076,396	82,721,304
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	1,355,092	

XII. Quadro dei diritti incassati dalla dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1890 e confronto con quelli delle altre dogane dello Stato.*

		Dogana di Genova		Altre dogane dello Stato
Anno 1890 . .	L. it.	84,076,396	L. it.	172,234,586
» 1889 . .	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888 . .	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887 . .	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886 . .	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885 . .	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884 . .	»	63,898,424	»	114,900,425
» 1883 . .	»	60,677,984	»	118,595,456
» 1882 . .	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881 . .	»	51,456,345	»	105,363,331
» 1880 . .	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879 . .	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878 . .	»	29,651,370	»	75,738,549
» 1877 . .	»	27,602,561	»	73,026,751
» 1876 . .	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875 . .	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874 . .	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873 . .	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872 . .	»	22,312,887	»	63,283,957
» 1871 . .	»	18,734,046	»	60,344,404
» 1870 . .	»	19,220,499	»	54,001,768

Da questi dati emerge chiaro che mentre la dogana di Genova introitò nel 1890 L. it. 84,076,396, le rimanenti dogane dello Stato prese insieme introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 172,234,586, poco più del doppio della dogana di Genova.

XIII. Merci sbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1889-90.*

Anno 1890.

Con navigazione di cabottaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	236,452	Tonn.	372,493
»	Austriaca	»	128	»	1,752
»	Ellenica	»	118	»	3,200
»	Inglese	»	3,850	»	35,968
»	Germanica	»	—	»	750
»	diverse	»	—	»	9,018
	Totale	Tonn.	240,548	Tonn.	423,181

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	135,638	Tonn.	224,557
»	Francese	»	994	»	51,818
»	Austriaca	»	7,632	»	3,950
»	Ellenica	»	24,066	»	28,182
»	Inglese	»	6,032	»	1,568,185
»	Germanica	»	6,836	»	72,371
»	Americana	»	1,350	»	—
»	diverse	»	7,179	»	110,522
	Totale	Tonn.	189,727	Tonn.	2,059,585

Anno 1889.

Con navigazione di cabottaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	276,231	Tonn.	356,369
»	Austriaca	»	—	»	1,450
»	Ellenica	»	—	»	1,120
»	Inglese	»	650	»	57,355
»	Germanica	»	—	»	4,482
»	diverse	»	60	»	12,020
	Totale	Tonn.	276,941	Tonn.	432,796

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	118,140	Tonn.	197,828
»	Francese	»	495	»	34,201
»	Austriaca	»	10,154	»	12,213
»	Ellenica	»	13,500	»	33,445
»	Inglese	»	7,224	»	1,636,165
»	Germanica	»	660	»	55,997
»	Americana	»	1,000	»	326
»	diverse	»	12,404	»	62,462
	Totale	Tonn.	163,577	Tonn.	2,033,137

XIV. Merci imbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1889 90.*

Anno 1890.

Con navigazione di cabottaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	77,113	Tonn.	265,148
»	Austriaca	»	393	»	—
»	Ellenica	»	1,238	»	1,365
»	Inglese	»	40	»	156,381
»	Germanica	»	—	»	16,634
»	Americana	»	3	»	—
»	diverse	»	774	»	43,695
	Totale	Tonn.	79,561	Tonn.	483,233

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	49,084	Tonn.	180,638
»	Francese	»	2,908	»	98,355
»	Austriaca	»	2,033	»	—
»	Ellenica	»	574	»	910
»	Inglese	»	1,633	»	73,643
»	Germanica	»	5,500	»	149,654
»	diverse	»	288	»	129,327
	Totale	Tonn.	62,021	Tonn.	632,527

Anno 1889.

Con navigazione di cabottaggio.

		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	73,487	Tonn.	264,615
»	Austriaca	»	161	»	1,360
»	Ellenica	»	410	»	1,415
»	Inglese	»	96	»	126,747
»	Germanica	»	—	»	25,970
»	diverse	»	362	»	45,713
	Totale	Tonn.	74,516	Tonn.	465,820

Con navigazione internazionale.

Bandiera	Italiana	Tonn.	44,833	Tonn.	181,100
»	Francese	»	—	»	114,860
»	Austriaca	»	2,507	»	—
»	Ellenica	»	1,364	»	5,374
»	Inglese	»	803	»	79,805
»	Germanica	»	—	»	93,346
»	Americana	»	600	»	—
»	diverse	»	4,604	»	123,632
	Totale	Tonn.	54,711	Tonn.	598,117

XV. Riepilogo delle merci sbarcate.

Anno 1890.

	Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore	
Navigaz. di cabottaggio	Tonn.	240,548	Tonn.	423,181
Navigaz. internazionale	»	189,727	»	2,059,585
Totale	Tonn.	430,275	Tonn.	2,482,766

Anno 1889.

Navigaz. di cabottaggio	Tonn.	276,941	Tonn.	432,796
Navigaz. internazionale	»	163,577	»	2,033,137
Totale	Tonn.	440,518	Tonn.	2,465,933

XVI. Riepilogo delle merci imbarcate.

Anno 1890.

	Sopra bastimenti a vela		Sopra bastimenti a vapore	
Navigaz. di cabottaggio	Tonn.	79,561	Tonn.	483,233
Navigaz. internazionale	»	62,021	»	632,527
Totale	Tonn.	141,582	Tonn.	1,115,760

Anno 1889.

Navigaz. di cabottaggio	Tonn.	74,516	Tonn.	465.820
Navigaz. internazionale	»	54,711	«	598,117
Totale	Tonn.	129,227	Tonn.	1,063,937

XVII. Riepilogo generale.

Anno 1890.

		Merci
In *arrivo* a vela	Tonn.	430,275
» a vapore	»	2,482,766
Totale	Tonn.	2,913,041
In *partenza* a vela	Tonn.	141,582
» a vapore . . .	»	1,115,760
Totale	Tonn.	1,257,342

Anno 1889.

		Merci
In *arrivo* a vela	Tonn.	440,518
» a vapore	»	2,465,933
Totale	Tonn.	2,906,451
In *partenza* a vela	Tonn.	129,227
» a vapore . . .	»	1,063,937
Totale	Tonn.	1,193,164

XVIII. Prospetto delle merci a P. V. arrivate e partite durante l'anno 1890, *conteggiate in quintali.*

Stazioni	Arrivo	Partenza	Totale
Genova (P. B.)	1,157,471	462,577	1,620,048
Genova (P. C.)	30,714	4,302,134	4,332,848
S. Limbania (Cal.)	1,822,870	7,453,660	9,276,530
S. Limbania (P.)	681,639	192,108	873,747
S. Benigno	316,781	9,768,232	10,085,013
Sampierdarena	1,224,706	1,469,769	2,694,475
Sampierdarena (ferm.)	2,226,390	1,453,577	3,679,967
Totali	7,460,571	25,102,057	32,562,628

XIX. Riassunto annuale delle merci a P. V. arrivate e partite durante il sessennio 1885-90, *conteggiato in quintali.*

Anni	Arrivo	Partenza	Totale
1890	7,460,571	25,102,057	32,562,628
1889	6,788,205	23,384,981	30,173,186
1888	6,336,899	21,668,302	28,005,201
1887	6,901,499	20,932,727	27,834,226
1886	5,869,344	19,591,654	25,460,998
1885	6,077,537	19,316,633	25,394,170

***

PARTE SECONDA — COMPARTIMENTO MARITTIMO.

Per questa seconda parte del *Resoconto statistico* — nella quale trattasi di argomento affatto marittimo — ci riferiamo a quanto su tale argomento, sotto il titolo « Navigazione », abbiamo riportato nel nostro n. 11, a pag. 165, dalla accurata *Relazione* che precede l'elaboratissimo Resoconto statistico della benemerita Camera di Commercio ed Arti di Genova.

BIBLIOGRAFIA

Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate. — Relazione sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade Ferrate Italiane per gli anni 1888-1889-1890. Volume II e III. — *Roma: Tipografia Nazionale di G. Bertero*, 1891.

Del Volume I — *Esercizio: Movimento e traffico 1888* — dicemmo nel n. 20 del 1891, pag. 310, con richiamo alle Relazioni dei precedenti anni.

Abbiamo in questa settimana ricevuto: il volume II, *Costruzioni dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1890;* e il volume III, *Lavori a carico dello Stato, dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali per le linee in esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.*

Anche per i volumi II e III — come già per il I — stiamo contenti per ora ad annunziarne la pubblicazione, ed a richiamare intanto all'attenzione dei nostri lettori altre consimili pubblicazioni di cui abbiamo detto nel nostro n. 4 del corrente anno, pag. 53.

Daremo, poi, corso alla promessa di compilare alcuni lavori statistici comparativi sulle strade ferrate italiane.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Discussione ed approvazione dell'assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1891-92.* — Come annunciammo nella « Cronaca » del n. 11, la discussione incominciò nella seduta dell'8 corrente.

La discussione dell'art. 1° del disegno di legge (N. 171) — presentato dal Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, nella seduta del 25 novembre 1891 — con cui dichiaransi approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1891-92, indicate per ogni Ministero e per ciascun capitolo nella tabella *A* annessa alla legge, durò dalla seduta dell'8 a quella dell'11 corrente. La tabella *A* fu integralmente approvata secondo l'ammontare delle variazioni proposto dalla Giunta Generale (1) del bilancio ed accettato dal Ministro.

(1) Vedi « Cronaca » dei numeri: 50 del 1891; 5 del corrente anno.

La discussione dell'art. 2, contenente i risultati del bilancio di previsione, rettificato in conformità del precedente art. 1, — nella quale si fece luogo ad amplissima discussione sulla amministrazione economica, finanziaria ed anche politica del Ministero — durò dalla seduta dell'11 a quella del 17 corrente.

In tale seduta fu votato a scrutinio segreto ed approvato — con voti 261 favorevoli, 157 contrari e 3 astenuti — il seguente *Ordine del giorno*, proposto dall'on. Indelli ed altri ed accettato dal Ministero: « La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo e passa alla votazione della legge ». La Camera approvò poi, a grande maggioranza, l'art. 2 del bilancio di assestamento, di cui diamo il riepilogo:

« È approvata la tabella *B* che contiene i suddetti stanziamenti; ed il riepilogo generale rimane così stabilito:

Entrata . . .	L.	1,758,230,940.05
Uscita	»	1,778,224,905.88
Disavanzo. . .	L.	19,993,965.83

« A questo disavanzo sarà provveduto con leggi speciali ».

Nella stessa seduta del 17 fu anche votato per votazione nominale — con 217 voti favorevoli e 48 contrari — l'art. 3 del disegno di legge, identico nel testo ministeriale e nel testo della Commissione. Questo art. 3 ed i successivi 4, 5, e 6, tutti identici nei due testi, approvati senza discussione, nella seduta del 18 corrente, concernono puramente il bilancio come legge d'ordine e di servizio pubblico.

Il disegno di legge fu infine votato nella stessa seduta nel 18 ed approvato con voti 193 contro 107.

Commissioni. — *Presentazione del bilancio.* — Nella seduta del 12 corrente l'on. Chiaradia presentò la relazione sul disegno di legge *Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica* (1).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Nuove linee della Mediterranea (2)

(Per le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche lungo la tratta Villafalletto-Saluzzo della linea Cuneo-Saluzzo).

Siamo informati che il Servizio delle Costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha preso le occorrenti disposizioni affinchè il giorno 5 del prossimo aprile vengano effettuate le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche collocate in opera nel tratto compreso fra le stazioni di Villafalletto e di Saluzzo, della linea Cuneo-Saluzzo. Alle prove medesime prenderanno parte, per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, i rappresentanti del R. Ispettorato tecnico delle costruzioni per la Rete Mediterranea e dell'Ufficio governativo di Circolo ferroviario di Torino, nonchè quelli del servizio attivo del Mantenimento della Società del Mediterraneo.

(Per l'orario sul tronco Rocchetta Melfi-Monteverde della linea Rocchetta Melfi-Avellino).

In previsione della non lontana apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Melfi-Monteverde, la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa il progetto di orario, il quale contempla due coppie di treni che sono in coincidenza con quelli della linea Foggia-Rocchetta Melfi-Rapolla.

><

Ferrovia Lucca-Viareggio.

(Per la consegna definitiva dal Governo alla Mediterranea ed all'Adriatica).

Sappiamo che il 22 corrente avrà luogo la visita ufficiale per le constatazioni inerenti alla consegna definitiva della linea Lucca-Viareggio da parte del Governo alle Società esercenti Mediterranea ed Adriatica. Interverranno pel Governo i rappresentanti della Direzione tecnica della linea e del R. Circolo di Firenze e per la Società i Delegati dei Servizi del Mantenimento e Lavori.

><

Ferrovia Roma-Segni.

(Stato dei lavori al 1° marzo 1892).

Vennero continuati con attività i movimenti di terra fra i km. 16 e 22; le trincee, cadenti in questa tratta, parte sono ultimate e parte aperte al piano di regolamento; ed in buona parte sono scavate anche le cunette.

Mancano alcuni allargamenti di facile esecuzione ed i muretti a contegno della massicciata. Restano in costruzione n. 4 cavalcavia; e nel mese si eseguirono mc. 1150 di murature diverse.

La casa cantoniera alla progressiva 21.450 è al piano coperto. Si eseguirono alcuni lavori di finimento e si ultimarono le arnielle dei frontali per la galleria Piazza d'Armi.

Procedettero i lavori relativi all'armamento, ed alla fine di febbraio erano eseguiti:

Posa del *binario di sinistra*	Km.	30
1° strato di massicciata.	»	31.50
2° id. id.	»	18.50
Posa del *binario di destra*.	»	28.—
1° strato di massicciata.	»	29.50
2° id. id.	»	17.—

Nella tratta Palestrina-Segni si lavorò alla rettifica del binario ed a completare l'inghiaiamento.

><

Ferrovia Bologna-Verona.

(Progetto d'appalto dei lavori di costruzione del tronco S. Felice-Poggio Rusco).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel precedente numero del *Monitore*, a pag. 167, intorno al progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco S. Felice-Poggio Rusco della ferrovia Bologna-Verona, testè sottoposto all'approvazione superiore dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia predetta.

Il tronco del quale trattasi è compreso fra le progressive 7.778.30 e 24.278.25, e misura in conseguenza la lunghezza di m. 16,499.95. L'importo presunto dei lavori considerati in appalto ascende a L. 997,900.

Dall'appalto sono escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della strada e sue dipendenze, la provvista dei ferri di armamento, il mobilio delle stazioni, la provvista e posa in opera del telegrafo e dei meccanismi fissi delle stazioni. Le somme per ciò a disposizione dell'Amministrazione governativa rilevano a L. 785,100.

La lunghezza del tronco è ripartita in m. 12,958.42 di rettilinei ed in m. 3541.53 di tratte in curva. La pendenza massima è limitata al 5 per mille, ed il raggio minimo delle curve è di m. 2000.

Lungo il tronco è prevista una sola stazione per Mirandola.

Le opere d'arte principali progettate sono 5, e quelle minori sono 69, delle quali 43 sul corpo stradale e 26 fuori sede della ferrovia. Le case cantoniere sono 21, di cui 14 doppie e 7 semplici.

Sono anche previsti n. 37 passaggi a livello ed una garetta.

><

Stazione di Campobasso.

(Progetto dei lavori di ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Campobasso (linea Benevento-Campobasso) resi necessari in

(1) Vedi « Cronaca » del n. 11.

(2) Vedi « Informazioni » del n. 8, pag. 118; del n. 9, pag. 133; del n. 11, pag. 166.

causa dell'innesto nella medesima della linea per Isernia. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, compreso il valore del materiale metallico di armamento, calcolato in L. 22,595.15, ascende a L. 183,500.

La Società propone di eseguire in economia quanto si riferisce all'armamento ed ai meccanismi fissi, e di affidare i rimanenti ad una Impresa favorevolmente conosciuta mediante gara a trattativa privata.

Il progetto considera: l'impianto di tre nuovi binari tronchi, per ricovero del materiale mobile in transito, pel ricovero delle vetture di riserva e pel carico e scarico dei vagoni merci; lo spostamento e la sostituzione di deviatoi per allacciare i nuovi binari con quelli esistenti; l'impianto di due piattaforme girevoli del diametro di m. 4.50 e di due nuove stadere a ponte a rotaia continua della portata di 30 tonn.; la costruzione di un secondo marciapiede fra la 2ª e la 3ª linea; l'ampliamento del fabbricato viaggiatori e conseguente prolungamento della pensilina metallica verso la ferrovia; prolungamento dell'attuale magazzino delle merci e del corrispondente piano caricatore scoperto; costruzione di un piano caricatore di testa; prolungamento dell'attuale rimessa locomotive per poter ricoverare altre quattro macchine; e costruzione di una tettoia per deposito del combustibile.

><

Delegati della Mediterranea al Consiglio delle Tariffe.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha confermato, per un altro triennio, come proprii Delegati nel Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate i signori: comm. Antonio Allievi, Vice-Presidente del Consiglio d'Amministrazione, e comm. Calderico Frigo, Capo della Divisione delle Tariffe.

><

Per una conferenza a Monaco di Baviera sulla tariffa trasporto vini italiani all'estero.

Siamo informati che è stata proposta la riunione di una conferenza a Monaco di Baviera allo scopo di trattare la questione della tariffa pel trasporto dei vini italiani destinati alla esportazione. Alla conferenza dovrebbero essere rappresentate tutte le Amministrazioni ferroviarie della Lega italo-germanica, comprese le Ferrovie Austriache e le Svizzere. Qualora abbia effetto la proposta, le Amministrazioni del Mediterraneo e dell'Adriatico prenderanno parte alla conferenza col mezzo di un loro rappresentante.

><

Alla conferenza per la riforma generale del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Nella conferenza che sarà tenuta prossimamente in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, fra i rappresentanti delle Amministrazioni governative e sociali interessate alla riforma generale del servizio cumulativo ferroviario marittimo, il Ministero delle Poste e dei Telegrafi verrà rappresentato dai signori: comm. Edoardo D'Amico e cav. Paolo Lonardi, Capo della sezione dei servizi marittimi e ferroviari presso il Ministero medesimo.

><

Circa gli impiegati governativi viaggianti a prezzo ridotto.

Siamo informati che fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico sono stati presi accordi relativamente alla questione dell'ammissione degli impiegati governativi viaggianti a prezzo ridotto, nelle vetture di terza classe dei treni diretti.

Tali accordi saranno sottoposti e discussi nella prossima conferenza da tenersi in Roma presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate per il riordinamento delle concessioni *D* ed *E*.

><

Biglietti d'andata e ritorno da e per Messina.

L'Amministrazione delle Strade ferrate della Sicilia ha disposto la istituzione di biglietti di andata e ritorno da Messina per le stazioni di Gesso, Saponara Bauso, Rometta e Venetico-Spadafora.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare un progetto della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la esecuzione di lavori di rinforzo e di sistemazione dell'armamento nel tronco Roccasecca-Arce della *linea Roccasecca-Avezzano*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 22,600;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione un progetto della Società delle Strade Ferrate Meridionali relativo alla costruzione di N. 15 cisterne per acqua piovana lungo la *ferrovia da Lavezzola a Lugo*, con annesso preventivo di spesa di L. 24,700;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità si possa approvare un progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante i lavori di alzamento di livelletta fra le stazioni di Torre Cerchiara e di Sibari, nella *ferrovia da Taranto a Reggio di Calabria*;

4. Che si possa approvare e tradurre in atto regolare uno schema di transazione concordato colla *Impresa Menotti e Basevi* riguardante una causa promossa da un certo Mariantonio Alfani per danni da esso subiti in dipendenza dalla costruzione del tronco Battipaglia-Ogliastro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto della Società delle Strade Ferrate Meridionali relativo alla costruzione di lavori complementari pei tronchi Cornuda-Alano Fener e Bribano-Belluno, nella *Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso*. La spesa occorrente per l'esecuzione di tali opere ammonta a L. 64,995;

6. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, meriti la superiore approvazione un altro progetto della Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'impianto di una condotta d'acqua in servizio del tronco Palena-Sant'Ilario, nella *ferrovia Solmona-Isernia*, con un rifornitore principale nella Stazione di Roccaraso, e con uno sussidiario nella fermata di Sant'Ilario.

><

Il Consiglio di Stato ha pure dato il suo parere sui seguenti altri affari ferroviari;

a) sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Giovanni Trewella* per la fornitura in opera di travate metalliche, per l'armamento e per la condotta al rifornitore della stazione di Fomello, lungo il tronco Crespino-Fosso Cannecchi della linea Faenza-Firenze;

b) su una domanda della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo, diretta ad ottenere una formale dichiarazione di pubblica utilità per poter rendere definitiva la occupazione temporanea dei terreni occorsi pei lavori di

ripristino d'argine lungo il tratto Castagnole-Motta della *linea Castagnole-Asti;*

c) su di una convenzione concordata dall'Amministrazione governativa colla *Impresa Ronchi* per il trasporto del materiale metallico di armamento pei tronchi da Marcellinara a Santa Eufemia (Ferrovia Marina di Catanzaro-Santa Eufemia) dalla Marina di Santa Eufemia alla stazione di diramazione per Catanzaro.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di modificazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici, la seguente proposta di modificazione all'allegato n. 11 alle tariffe:

« Stante che il *servizio di facchinaggio esterno nello scalo di Santa Lucia a Venezia,* oltre che per le merci viene eseguito anche pei veicoli, furgoni, ecc., le indicazioni « per ogni quintale di merci L. 0.051 » e « per ogni quintale di merci L. 0.0678 », ora esistenti nell'allegato n. 11 delle tariffe, sono annullate e rispettivamente sostituite dalle seguenti:

« Merci, veicoli, furgoni, ecc., per quint. L. 0.051 »;
« Merci, veicoli, furgoni, ecc., per quint. L. 0.0678 ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Domanda della Società delle Tramvie Siciliane per una variante alla strada comunale ai Corsari lungo la *tramvia a vapore Messina-Barcellona;*

2. Progetto di lavori per impedire l'ingombro di limo glaciale nella galleria d'Ivrea lungo la *ferrovia Ivrea-Aosta;*

3. Progetto di una *ferrovia da Dogliani a Monchiero,* e domanda di riconcessione con aumento di sussidio (Vedi « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Per la sollecita costruzione.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel num. 3, pag. 41, riportiamo dalla *Gazzetta dell'Emilia:*

« Veniamo informati che, proseguendosi dalle nostre rappresentanze le pratiche relative alla ferrovia Bologna-Verona, sono stati ricevuti dal Ministro dei Lavori Pubblici gli on. Sacchetti e Tacconi ed il Presidente della nostra Deputazione provinciale, avv. cav. Bacchelli.

« L'on. Ministro si è mostrato assai propenso a secondare le aspirazioni delle popolazioni interessate, compatibilmente all'attuale condizione finanziaria dello Stato, ed ha formalmente promesso *di far subito eseguire* nuovi lavori in prosecuzione della ferrovia (1), erogandovi i quattro milioni che sono per essa disponibili, ed inoltre nella legge speciale che il Governo dovrà presentare prossimamente al Parlamento, *provvederà per la intera costruzione della linea,* avendo anche fiducia che possa essere abbreviato il tempo che occorrerebbe a tutto eseguire cogli assegni di bilancio, mediante particolari convenzioni colla Società delle Strade Ferrate ».

Per richiamo a consimili sollecitazioni al Ministro dei Lavori Pubblici da parte di Enti interessati nella costruzione di altre ferrovie, comprese nel disegno di legge n. 138 *bis* — di cui nel nostro n. 10, pag. 145 — rimandiamo i lettori al n. 7, pag. 104.

(1) Vedasi all'uopo la nostra informazione in questo stesso numero, a pag. 182, circa il progetto d'appalto dei lavori di costruzione del *tronco S. Felice-Poggio Rusco.*

Ferrovia direttissima Venezia-Valsugana. — *Trattative austro-italiane.* — Telegrafano da Rovereto in data 15 corrente alla *Provincia di Vicenza:* Secondo informazioni qui giunte da Vienna, risulterebbero felicemente approdate le trattative avviate coll'Italia per la costruzione della ferrovia della Valsugana.

Per precedenti notizie vedi n. 10, pag. 152.

Ferrovia Empoli-Fucecchio-Pieve di Nievole. — *Deliberazione della Camera di Commercio di Firenze.* — Riferendoci a quanto abbiamo annunciato nel numero 9, pag. 13, circa l'antagonismo sorto tra la Camera di Commercio di Livorno, che ha proposto un *nuovo progetto di ferrovia da Livorno a Val di Nievole,* e la Camera di Commercio di Firenze, che caldeggia l'*antico progetto della linea Pistoia-Empoli,* aggiungiamo che la stessa Camera di Commercio di Firenze, sulla proposta di una speciale Commissione, ha, in sua recente adunanza, espresso il voto che non debba favorirsi l'esecuzione di ferrovie che pongano Livorno in diretta comunicazione con Pistoia, con danno dei molti interessi che la Camera di Commercio è chiamata a tutelare, ma che debba invece preferirsi *una linea che da Empoli, passando per Fucecchio, faccia capo ad Altopascio, o meglio a Pieve di Nievole.*

Ferrovia Dogliani-Monchiero. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul sussidio governativo.* — Di questa linea, concessa al Comune di Dogliani (Cuneo) con convenzione del 24 maggio 1883, pubblicammo già il progetto e successive informazioni sull'andamento della questione.

Aggiungiamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presa in esame una nuova dimanda dello stesso Comune di Dogliani perchè il sussidio chilometrico di lire 1000 per anni 35 accordatogli con la precitata convenzione sia aumentato a L. 3000 per la durata di 70 anni, ha emesso parere che la domanda possa essere accolta, limitando però la durata del sussidio a soli 60 anni.

Ricordiamo che, nel progetto considerato, la lunghezza della linea è di m. 5,465.50.

Tramvie ed Omnibus di Roma. — *Il compromesso tra il Comune e la Società Romana approvato dal Consiglio comunale.* — Del compromesso demmo un sommario cenno nel n. 2, pag. 24; alla discussione, iniziatasene nel Consiglio comunale di Roma nella seduta dell'8 gennaio u. s., accennammo nello stesso n. 2 e nel successivo n. 3, pag. 42.

Ma essa si svolse, poi, così lungamente ed interrottamente, che non ne potemmo seguire il corso.

Finalmente nella seduta dell'11 corrente si pose fine alla discussione stessa, approvando con lievi modificazioni il compromesso colla Società Romana di Tramvie ed Omnibus.

Funicolare al Monte Barro. — *Per la sottoscrizione delle azioni.* — Riassumiamo dal *Commercio* di Milano:

Il 13 corrente ebbe luogo a Lecco la seconda convocazione indetta dalla Commissione eletta nel dicembre ultimo scorso; la quale, esaurendo l'incarico assunto, diede lettura della risposta avuta dalla « Società italiana alberghi di montagna » a cui si era rivolta per schiarimenti ed assicurazioni sui vari argomenti ed appunti sollevati dagli intervenuti alla prima adunanza.

La risposta, in vero, nulla valse ad infervorare i pochi intervenuti all'ideato progetto. Pur tuttavia, dopo una calda perorazione dell'egregio avv. Pozzi, presidente della Commissione, gli astanti, tenuto conto del decoro di Lecco a concorrere in qualche modo ad un'impresa così coraggiosa che tornerà di qualche utile alla città, vennero nella deliberazione di delegare un'apposita Commissione ad aprire una sottoscrizione delle richieste azioni, vincolando però la sottoscrizione alla condizione *sine qua non* che abbia la Società esercente la rete Adriatica ad attivare, nel tempo di esercizio della funicolare, treni speciali di allacciamento della stazione di Lecco con Sala al Barro.

Per richiamo a precedente notizia, vedi n. 52 del 1891, pag. 831.

Tramvia a cavalli Bologna-Sterlino. — *Per il prolungamento a S. Ruffillo.* — Ci si annuncia da Bologna che trattasi del prolungamento della linea tramviaria Bologna-Sterlino sino alla frazione di S. Ruffillo.

Circa la linea stessa da Bologna al sobborgo dello Sterlino, vedasi, per richiamo, il n. 38 del 1891, pag. 608.

Tramvia Lecco-Vimercate. — *Adunanza per la costruzione.* — Domenica 27 corrente avrà luogo a Lecco una seconda adunanza per la progettata linea tramviaria Lecco-Vimercate. Questa ha interesse tutto locale; e scopo della sua costruzione è quello specialmente di ovviare alle attuali tariffe sulla linea Monza-Lecco che ritengonsi troppo elevate.

A questo proposito rileviamo dal *Commercio* di Milano che la Società Briantea comunicogli come non sia esatto che essa non si occupi della desiderata riduzione, ma che pendono pratiche, anche recentemente ripetute, per questo scopo, che di certo, per parità di trattamento, non sarà attraversato nè dalla Società Adriatica esercente, nè dal Governo, e potrà quindi essere prossimamente ottenuto ed attivato coll'orario estivo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie d'Europa. — *Tariffa viaggiatori per le tre classi al 1° aprile 1892.* — Dal *Journal des Transports* riportiamo il seguente prospetto del prezzo dei posti di 1ª, 2ª e 3ª classe nelle ferrovie dei principali Stati d' Europa al 1° del prossimo aprile:

Stati	Tariffa per persona e per chilometro comprese le tasse erariali		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Francia (nuove tariffe):			
Omnibus e diretti . .	0.1124	0.0756	0.0493
Italia:			
Omnibus	0.1130	0.0790	0.0510
Diretti	0.1243	0.0870	0.0565
Inghilterra:			
Omnibus	0.097	0.081	0.065
Prussia:			
Omnibus	0.10	0.075	0.05
Diretti	0.1126	0.0834	0.0584
Belgio (Ferr. dello Stato):			
Omnibus	0.0756	0.0567	0.0378
Diretti	0.0945	0.0709	0.0473
Olanda (Società delle Ferrovie Olandesi):			
Omnibus e diretti . .	0.1063	0.0850	0.0531
Austria (Ferr. dello Stato):			
Omnibus	0.075	0.05	0.025
Diretti	0.1125	0.075	0.0375
Svezia (Ferr. dello Stato):			
Omnibus	0.0980	0.0735	0.0490
Diretti	0.119	0.084	0.056
Svizzera:			
Omnibus e diretti . .	0.104	0.073	9.052
Russia:			
Omnibus	0.15	0.1115	0.0565

Intorno, poi, ai ***prezzi dei biglietti d' abbonamento in Francia ed in Italia***, ricordiamo quanto abbiamo pubblicato nelle « Informazioni » del n. 23 del 1891, pag. 362.

Infine, circa studi e progetti per aumento delle tariffe dei trasporti, rinviamo i nostri lettori a quanto annunziammo in questa rubrica nel num. 10 riguardo alle ***Ferrovie Austriache, Belghe e Spagnuole***, e, riguardo a queste ultime, anche nel n. 11.

Ferrovia Giura-Sempione. — *Circa la dimissione del direttore Marti.* — Alla dimissione ed al relativo verbale dicemmo nel n. 10, pag. 153. Ma la vertenza fra il Consiglio Federale ed i banchieri della Svizzera occidentale circa alla dimissione del signor Marti da direttore della Ferrovia Giura-Sempione è lungi dall'essere appianata, ed anzi diventa sempre più problematico che il signor Marti abbia a ritirarsi.

Un nuovo processo verbale concernente questo affare, datato dall' 8 marzo e firmato dai signori Droz ed Hauser, termina così:

« Un buon funzionamento degli organi attuali della Compagnia è certamente possibile se, da una parte e dall'altra, vi si vuol mettere del buon volere. Per ottenere i risultati desiderati, il ritiro del signor Marti sembra per nulla indicato. Al contrario, esso lascierebbe un vuoto profondo nell'Amministrazione e sarebbe certamente seguito da altre conseguenze deplorevoli. È altamente desiderabile e necessario di arrivare ad un accordo sulle basi seguenti. Il processo verbale del 26 febbraio, relativo alla dimissione del signor Marti, sarà ritirato e rimpiazzato da un protocollo nel quale le due parti in causa si daranno dei pegni reciproci permettendo loro di lavorare ormai d'un comune accordo alla prosperità della Compagnia ed alla legittima soddisfazione di tutti gli interessi in presenza ».

Malgrado però tutto questo, i banchieri tennero l'11 corrente una riunione a Losanna, nella quale decisero di non accettare le risoluzioni del Consiglio Federale e di insistere nell'esigere la dimissione del signor Marti.

— Il *Consiglio Federale*, poi, nella sua seduta del 12 corrente ha risolto di dare pubblicità alle sue offerte di mediazione del 9 corrente fatte alle parti a proposito dell'affare della Società Giura-Sempione. Esso constata con rincrescimento che il gruppo del Consiglio d'Amministrazione il quale vuole la dimissione del signor Marti, ha declinato di prendere in considerazione questa offerta di mediazione, e quindi saranno date istruzioni in proposito ai rappresentanti della Confederazione nel Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia Giura-Sempione.

Ferrovie nell'Est Africano. — *Annullamento nella Camera dei Comuni di Londra del voto per gli studi della ferrovia Mombasa-Victoria Nyanza.* — Nel num. 11, pag. 170, abbiamo annunciato che il 4 corrente la Camera dei Comuni d'Inghilterra ha approvato con voti 211 contro 113 un credito per studi da farsi sul terreno per la costruzione della ferrovia stessa.

Dobbiamo ora aggiungere che l'11 corrente, nella stessa Camera dei Comuni, Mac Nell presentò una mozione per annullare il voto emesso a riguardo al credito per studiare il tracciato della ferrovia da Mombasa al lago Vittoria, approvato da parecchi deputati, perchè interessati nell'affare.

La mozione, combattuta dal Governo, fu approvata dalla Camera con 154 voti contro 149.

Occorre osservare che la spesa per tali studi ferroviari — preventivata dalle 16,000 alle 20,000 lire sterline — era stata nella seduta del 4 corrente vivamente combattuta dai liberali e da un discorso dello stesso Gladstone.

Ferrovie Asiatiche. — *Inaugurazione dei lavori della ferrovia da Bangkok a Korat nel regno di Siam.* — Un dispaccio da Bangkok annunzia che il re del Siam ha personalmente iniziato i lavori della linea ferroviaria da Bangkok a Korat, di cui dicemmo altra volta, pronunziando anche un discorso in cui si è rallegrato dei progressi fatti dai suoi sudditi in questi ultimi anni.

Notizie Diverse

Onorificenza. — Con R. Decreto del 14 corrente l'ing. cav. *Alessandro Perego*, Direttore dei lavori di costruzione della ferrovia Faenza-Firenze, è stato nominato commendatore della Corona d'Italia.

Ci rallegriamo sinceramente, coll'egregio ingegnere e funzionario, della bene meritata onorificenza.

Cooperativa Ferroviaria torinese. — *Ristorante-refettorio.* — Si compie ora un anno dacchè venne aperto alla torinese Cooperativa Ferroviaria di consumo nella propria sede (via Sacchi n. 3) un Ristorante-refettorio, ossia trattoria economica. La nuova istituzione accolta con favore dai soci, ha subito preso un notevole sviluppo; e l'Amministrazione deve chiamarsi soddisfatta del buon risultato ottenuto, al quale concorse in gran parte la cura avuta di mettere anche questo ramo dell'azienda in relazione ai bisogni ed ai mezzi delle diverse classi di persone che compongono il ceto ferroviario.

Sono stabilite pensioni a L. 48 mensili e pranzi a prezzo fisso da L. 1.30 e da L. 0.80. Si somministrano pure separatamente, a vantaggio in ispecie degli agenti ferroviari meno retribuiti, minestre (ogni porzione è di 800 grammi) e pietanze ai prezzi di L. 0.15 le prime e L. 0.25 le seconde.

In apposita sala poi si danno pranzi e colazioni alla carta con vivande a prezzi determinati da un listino giornaliero e che variano da L. 0.20 a L. 0.60 ciascuna.

Chiudiamo questi rapidi cenni sul modesto ma bene organizzato ristorante della Cooperativa Ferroviaria torinese colla notizia che di esso possono fruire tutti gli agenti delle tre Reti italiane Mediterranea, Adriatica e Sicula, che, avendo la loro residenza fuori Torino, debbono qui venire per ragioni di servizio o personali, purchè facciano debitamente riconoscere la loro qualità di agenti ferroviari.

Per le bonifiche. — Con decreto ministeriale è stata nominata una Commissione incaricata d'esaminare e proporre di quali fra le bonifiche dipendenti da antichi editti e dalla legge 23 luglio 1881 convenga affrettare il compimento e di stabilire l'ordine di attuazione delle altre bonifiche classificate in prima categoria.

Tale Commissione è stata composta dei signori commendatore Fornari Giovanni Battista, ispettore del Genio civile, presidente; cav. Virgilio Campanini, ingegnere capo del Genio civile; cav. Giovanni Clive, id. id.; cav. Gustavo Baliviera, ingegnere del Genio civile, segretario.

Per la soppressione del fumo delle locomotive nelle gallerie. — *Esperimento d'impianto lungo la ferrovia Metropolitana di Londra.* — È stato provato a Londra, fra le stazioni di Neasden e di Harrow della ferrovia metropolitana, un impianto destinato a risolvere il problema della soppressione del fumo delle locomotive nei tunnel ferroviari. Fra le rotaie, per tutta la lunghezza del tunnel, è stabilito un condotto munito alla parte superiore di valvole aprentisi d'alto in basso, e distanti l'una dall'altra di meno che la lunghezza della locomotiva; il condotto è chiuso ad un capo, e termina all'altro a un camino di richiamo, ove agisce un aspiratore. La locomotiva, a sua volta, porta, al principio del condotto del fumo, una chiave che permette di chiudere ai prodotti della combustione la loro strada naturale, e di portarsi invece in un largo tubo che scende contro alla piattaforma stradale. Un congegno facile ad immaginarsi fa aprire automaticamente una delle valvole del lungo condotto stradale, una, s'intende, di quelle su cui si trova la locomotiva e allora il fumo si precipita nel condotto stesso per l'aspirazione operata dal camino e dal ventilatore di richiamo. Le cose sono disposte in modo che, prima che una valvola si chiuda, si apra la successiva, e così l'aspirazione è continua. Quando si arriva al tunnel, il macchinista gira la chiave di cui si è parlato, e il fumo è obbligato a precipitarsi nel condotto stradale: quando invece si è giunti alla fine della corsa sotterranea, vien dato un altro giro alla chiave, e il fumo torna ad uscire liberamente nell'aria.

Anderson è il nome dell'inventore, che progettò fino dal 1888 questo sistema. Nelle prove eseguite, per le quali fu fatto uno speciale impianto per un tratto di mezzo miglio, egli ebbe compagno l'ingegnere J. H. Dales. Sembra che le prove abbiano dato dei risultati soddisfacenti. Se così fosse, e il sistema trovasse larga applicazione, il viaggiare in ferrovia avrebbe una molestia di meno. Nè pare necessario far risaltare come il consumo di aria necessario alla locomotiva contribuirebbe potentemente a rimutare con energia l'atmosfera nelle gallerie. Si aggiunga che la manutenzione di queste diverrebbe assai meno costosa, perchè ne verrebbero eliminati i prodotti di combustione delle locomotive, la cui azione sul materiale con cui le gallerie sono costrutte certamente non è fra le più benefiche.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 183,500 *, non compreso il valore del materiale metallico di armamento in L. 22,595.15, per lavori di completamento della *stazione di Campobasso;*

L. 60,000, per opere di difesa della ferrovia dalla caduta dei massi fra i chilometri 93.000 e 96.800, della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 28,000, per l'impianto di bocche da incendio nella stazione di Verona (Porta Vescovo), lungo la linea da Milano a Venezia;

L. 18,400, per rivestire in muratura un tratto del canale di Bugnara, a monte della trincea fra i chilometri 164 e 164.250, della linea Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — L. 20,400, pel prolungamento verso Sibari della scogliera a difesa del corpo stradale contro le acque del torrente Settimo, al chilom. 58.271, della linea Sibari-Cosenza, fra le stazioni di Montalto-Rose e di Rende-San Fili;

L. 20,101, per le forniture supplementari occorrenti pel completamento della dotazione di primo impianto delle stazioni di Valmontone, Zagarolo, Palestrina e Colonna, nella ferrovia da Roma a Segni;

L. 17,520, per la sostituzione di siepi di chiusura nei primi otto chilometri del tronco Avellino-Prata Pratola, della ferrovia Benevento-Avellino;

L. 16,000, pel riordinamento della impalcatura metallica al ponte sul piano diversivo dell'Ombrone, nella ferrovia da Roma a Pisa.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Bologna-Verona. — Progetto * di appalto dei lavori di costruzione del *tronco S. Felice-Poggio Rusco.* Importo presunto L. 997,900.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per fornitura di marmi lavorati delle Alpi Apuane da impiegarsi nei lavori lungo le linee della Rete. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 31 andante; ore 10 antimeridiane.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 18 corrente). — Bochumer Verein, di Bochum, per fornitura di N. 60 assi diritti in acciaio;

Preventivo di spesa per fornitura della ghiaia da adoperarsi in occasione di interruzioni sulla linea Pisa-Roma.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di San Damiano d'Asti (28 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria Gorzano-San Giulio (metri 3183). Importo L. 34,825.01. Cauzione L. 2000.

Municipio di Viterbo (28 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione di 14 arcate del portico, lungo il lato del prospetto principale del Cimitero. Importo ridotto L. 27,600 (V. n. 8).

Municipio di Rivarolo Canavese — Torino — (29 marzo, ore 5 pomeridiane, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del rettilineo della bealera comunale. Importo ridotto L. 32,828.18 (V. n. 9).

Municipio di Torino (30 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per l'impresa triennale del mantenimento dei civici fabbricati, diviso in 4 lotti.

Lotto 1° Opere murarie, ecc. . . . . Importo annuo L. 80,000
» 2° » e provviste da decoratore » » 20,000
» 3° » » da falegname » » 15,000
» 4° » » da fabbro-ferraio » » 14,000

Municipio di Iatrinoli (31 marzo, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Importo ridotto L. 46,200 (V. n. 6).

Prefettura di Cosenza (31 marzo, ore 10 ant., unico e defin.). — Appalto di opere e provviste per la deviazione della strada Nazionale, per la costruzione della parte generale del ponte sul fiume Coscile compreso il sovralzamento dell'antico argine stradale funzionante da diga, mercè il quale, convenientemente difeso alle testate, e rivestito alle scarpate come pure difeso, e rivestito verrà anche il nuovo rilevato stradale, del tronco della strada Nazionale n. 57 da ponte Lao alla stazione di Spezzano Castrovillari. Importo lire 89,330.46. Cauzione provv. L. 5000. Cauzione defin. il decimo.

Municipio di Castel San Giovanni — Piacenza — (31 marzo, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste per la ricostruzione del ponte in cotto sul torrente Bardoneggia. Importo lire 8317.16. Cauzione provv. L. 1000. Fatali 17 aprile, ore 12 merid.

Municipio di Armungia — Cagliari — (6 aprile, ore 11 antim., fatali). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato alla comunale Gerrei-Villasalto. Importo ridotto L. 88,876.55 (V. n. 7).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Napoli — (28 marzo, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **rame** in pani, in 2 lotti.

1° lotto kg. 900 di elettrolitico a L. 1.80. Cauzione L. 162. Consegna giorni 30.

2° lotto kg. 1500 a L. 1.72. Cauzione L. 258. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 marzo. — **Ferrovia Napoli-Ottajano.** — Assemblea generale per le ore 1 pom. nella stazione in Napoli.

27 marzo. — **Tramvia a cavalli in Vicenza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. in Vicenza.

29 marzo. — **Società Sicula Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom. in Roma.

31 marzo. — **Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Torino, nei locali della Società, via Ponte Mosca, 13.

31 marzo. — **Ferrovie Nord-Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella stazione del Nord in Milano.

31 marzo. — **Società Generale per le Ferrovie Complementari** (in liquidazione). — Assemblea generale per le ore 3 1|2 pom. in Roma.

31 marzo. — **Ferrovie economiche e Tramvie della Brianza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Milano.

31 marzo. — **Funicolare Genovese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Banca di Granet Bronn e C., in Genova.

31 marzo. — **Tramways di Verona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Verona.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

30 marzo. — **Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale in Napoli, strada Medina, 24.

30 marzo. — **Ferriere di Udine.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. in Udine.

30 marzo. — **Società Generale per l'Industria delle Ligniti Italiane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. nella sede sociale in Roma.

31 marzo. — **Società Industr. Napolet. Hawthon-Guppy.** — Assemblea ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Napoli.

4 aprile. — **Società Generale delle Torbiere Italiane.** — Assemblea ordinaria in seconda convocazione, per le ore 3 1|2 nella sede sociale in Torino, via Ospedale, 24.

Banche e Società diverse.

31 marzo. — **Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Padova.

31 marzo. — **Società Anon. di Esportazione Agricola Cirio.** — Assemblea generale per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino, via Nizza.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° aprile si effettuerà il pagamento della cedola N. 10, in L. 11.25.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Marzo 12	Marzo 18
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 617	615.50
» » Mediterranee	» 482	480
» » Sicule	» 580	570
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 330	330
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 539	540.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 67.50	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320.50	321
» » » 2ª emiss.	» 300	299
» » Centrale Toscana	» 495	495
» » Mediterranee 4 0|0	» 428	427.50
» » Meridionali	» 307.50	306.50
» » Sarde, serie *A.*	» 305.50	303
» » » serie *B.*	» 301	300
» » » 1879	» 298.50	298
» » Pontebba	» 452	451
» » Nord-Milano	» 256	255.50
» » Meridionali Austriache	» 313	311
» » Gottardo 4 %	» 102.50	102.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 29 *Febbraio* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,086.40	9,939.55	908.90	642.15	1,982.80	2,705.45	3,930.90	4,444.05	1,792.40	4,036.25	2,372.85	849.65
Bagagli e Cani	42.95	193.60	10.85	2.05	33.85	2.80	43.05	59.95	13.95	25.90	38.25	11.60
Merci a G. V. e P. V. Accel.	434.85	1,546.50	74.85	92.35	268.50	52.80	107.35	477.30	256.80	255.20	158.90	23.00
Merci a P. V.	2,945.80	5,283.05	511.25	1,731.95	699.85	27.75	2,084.40	1,601.75	1,086.50	679.55	905.75	120.65
Totali	6,510.00	16,962.70	1,505.85	2,468.50	2,985.00	2,788.80	6,165.70	6,583.05	3,149.65	4,996.90	3,475.75	1,004.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Marzo 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	638	630	+ 28
Media	4167	4104	+ 63	654	640	+ 14
Viaggiatori	1,189,446 77	1,125,630 14	+ 63,816 63	42,707 30	57,251 47	— 14,544 17
Bagagli e cani. . . .	58,693 82	55,598 44	+ 3,095 38	1,994 28	2,052 37	— 58 09
Merci a G.V. e P.V. acc.	251,771 75	264,880 60	— 13,108 85	9,654 74	14,029 16	— 4,374 42
Merci a P. V. . . .	1,313,285 95	1,409,782 87	— 96,496 92	71,142 98	108,561 63	— 37,418 65
TOTALE .	2,813,198 29	2,855,892 05	— 42,693 76	125,499 30	181,894 63	— 56,395 33
	Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 10 Marzo 1892.*					
Viaggiatori	31,413,779 33	31,266,834 78	+ 146,944 55	1,740,937 36	1,853,603 58	— 112,666 22
Bagagli e cani. . . .	1,423,314 93	1,416,573 91	+ 6,741 02	63,242 29	67,328 35	— 4,086 06
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,948,196 41	7,761,585 65	+ 186,610 76	419,598 03	421,191 39	— 1,593 36
Merci a P. V. . . .	35,334,326 57	35,308,651 79	+ 25,674 78	2,604,691 74	2,751,550 09	— 146,858 35
TOTALE .	76,119,617 24	75,753,646 13	+ 365,971 11	4,828,469 42	5,093,673 41	— 265,203 99
	Prodotto per chilometro					
della decade.	669 17	687 84	— 18 67	196 71	288 72	— 92 01
riassuntivo	18,267 25	18,458 49	— 191 24	7,382 98	7,958 86	— 575 88

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1890

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	28,151	256,780
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale . . .	30,912	265,752
		296,664	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	28,151	256,780
» 31 dicembre 1888 . .	21,515	160,385
Aumento nel biennio .	6,636	96,395
	103,031	

Facendo una media di 4,294 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
Calais-Mar. (ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Loudres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Loudres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50*; *Torino-Parigi, fr. 45,50*; *Genova-Parigi, fr. 56*; *Pisa-Parigi, fr. 56*; *Roma-Pisa, fr. 10,50*; *Roma-Genova, fr. 16*; *Roma-Torino, fr. 21*; *Torino-Pisa, fr. 10.50*; *Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 26 Marzo 1892. NUM. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° febbraio 1892 (*).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano. — *a) Movimenti di terra*: Restano da farsi soltanto le sistemazioni delle scarpate, le quale importano m. c. 12,880 di rialzo e m. c. 3800 di scavo.

b) Opere d'arte: Le opere d'arte sono in N. di 126 fra ponti, ponticelli, cavalcavia e sottovia. Di queste opere, 86 sono ultimate e le rimanenti mancano solo dei coronamenti e finimenti.

c) Gallerie: Sono ultimate le gallerie Artificiale, Santo Stefano, Crostone, Valle Rialba, Fontana Pubblica, S. Martino, S. Giorgio, Vendrignano, Pedfer, Vendrignanino, Cappelletta, Fiumelatte, S. Leonardo e Bellano nella parte compresa nel tronco. Restano da compiersi le rimanenti, che sono: Olcio, Cimitero, Varenna, Morcate e Biosio.

Di queste gallerie, in corso di ultimazione, mancano:

1. *Olcio*: m. 163 di rivestimento in calotta e m. 82 di rivestimento dei piedritti;
2. *Cimitero*: m. 22 di rivestimento in calotta;
3. *Varenna*: m. 342 di rivestimento in calotta e m. 194 di rivestimento dei piedritti;
4. *Morcate*: m. 161 di rivestimento in calotta, m. 72 di rivestimento dei piedritti;
5. *Biosio*: m. 17 di strozzo, m. 74 di muratura in calotta e m. 60 di rivestimento dei piedritti.

d) Case cantoniere: Sono ultimate, meno alcune mancanti delle opere di finimento.

e) Stazioni: *Fermata di Abbadia*: resta da ultimare il pozzo. *Fermata di Olcio*: mancano i lavori di finimento al fabbricato viaggiatori; quello dei cessi è in costruzione. *Stazione di Lierna*: mancano solo le opere di finimento; devesi però ancora collocare in opera il peso a bilico. *Fermata di Fiumelatte*: mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori: il fabbricato dei cessi è in costruzione. *Stazione di Varenna:* mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori, nei cessi e nel magazzino merci. *Stazione di Bellano*: mancano i lavori di finimento e completamento nei diversi fabbricati.

f) Passaggi a livello: Sono ultimati tutti, ad eccezione delle chiusure.

g) Lavori diversi: Sono eseguiti per circa 3/4 del totale.

h) Armamento: È disteso il primo strato di massicciata per m. 14,296, ed il secondo strato per m. 6017. La posa del ferro è fatta per m. 10,900.

Tronco Bellano-Colico. — Si stanno allestendo gli atti per mettere all'incanto i lavori.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — *a) Movimenti di terra*: Il corpo stradale è compiuto, e per la sua esecuzione si è fatto un movimento complessivo di m. c. 772,881, di cui m. c. 320,214 in rialzo e m. c. 452,667 in iscavo.

b) Opere d'arte: Ultimate, ad eccezione di 2 sottovia e due viadotti, uno di 5 e l'altro di 16 archi, mancanti ancora dei finimenti.

c) Gallerie: Le gallerie sono ultimate.

d) Case cantoniere: Le case cantoniere sono compiute.

e) Stazioni: I fabbricati della stazione di Melfi mancano solo dei finimenti. Quelli della fermata di Rapolla sono ultimati. Sono quasi finiti tutti i fabbricati delle stazioni di Barile e Rionero.

f) Passaggi a livello: Il tronco contiene N. 7 passaggi a livello, che sono ultimati, meno le chiusure.

g) Lavori diversi: Sono ultimati per circa 3/4 del totale.

h) Armamento: È fatta la posa del ferro fino al chilometro 25.600. Sono eseguiti ml. 25,500 di primo strato di massicciata, e ml. 19,035 di secondo strato.

2. Tronco Rionero-Potenza. — Sono in corso i lavori costituenti i lotti 17 e 18, che comprendono complessivamente: la grande galleria dell'Appennino e l'altra denominata Giardiniera; N. 8 opere d'arte, fra cui 5 viadotti; N. 5 case cantoniere, e le stazioni di Acerenza e di Avigliano.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° gennaio 1892* nel n. 8.

Gallerie: Della galleria Giardiniera, trovansi ultimate la piccola sezione, la grande sezione, e la calotta. Sono poi eseguiti m. 69 di strozzo, e m. 56 di piedritti.

Della galleria di Appennino sono eseguiti: m. 355 di scavo in piccola sezione, m. 323 di grande sezione, m. 222 di strozzo, m. 295 di muratura in calotta, m. 178 di piedritti e m. 124 di arco rovescio.

Opere d'arte: È in corso di fondazione il viadotto al km. 56.173.

Case cantoniere: Delle 6 case cantoniere, 4 sono in corso di costruzione.

Stazioni: — Acerenza: È in costruzione il fabbricato viaggiatori. — Avigliano: Sono in corso gli scavi di tutti i fabbricati.

Corpo stradale: sono eseguiti m. c. 10,670 di rilevati e m. c. 17,320 di scavi.

Armamento: Venne iniziata la formazione del primo strato di massicciata.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

a) *Movimenti di materie:* Il lavoro che ancora rimane ad eseguire consiste in sistemazione dei rilevati e delle scarpate delle trincee. Si ritengono mancare ancora m. c. 13,540 di rialzi e m. c. 23,350 di scavi

b) *Opere d'arte*: Sono ultimate, meno una parte che manca dei lavori di finimento.

c) *Gallerie:* Sono ultimate.

d) *Case cantoniere:* Ultimate, meno per una parte mancante solo delle opere di finimento.

e) *Stazioni:* Sono ultimate la fermata di San Nicola e la stazione di Rapolla Lavello. Nelle rimanenti, cioè: stazione di Venosa, stazione di Spinazzola, stazione di San Gervasio, fermata di Poggiorsini, stazione di Gravina, stazione di Altamura, fermata di Casale e fermata di Sant'Eramo, i lavori dei vari fabbricati sono in gran parte ultimati, ed il resto in avanzatissima costruzione.

f) *Passaggi a livello:* Sono ultimati.

g) *Opere diverse*: Sono eseguite per 4|5 del loro totale.

h) *Armamento*: Sono eseguiti m. l. 133,732 di massicciata primo strato e m. l. 72,950 di secondo strato. La posa del ferro è fatta per m. 138,624, dei quali 23,000 già in esercizio, cioè da Rocchetta Melfi a Rapolla Lavello.

IV. Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Canzano. — *a*) *Movimenti di materie:* Il lavoro è ultimato.

b) *Opere d'arte*: Sono ultimate, meno poche che mancano dei soli lavori di finimento.

c) *Gallerie*: Sono da ultimare la galleria Artificiale di m. 45.00, fra i km. 24.170 e 24.215, cui mancano m. 15 di piedritti e m. 25 di volto, e la galleria Pantano 2°, al cui completamento mancano m. 61 di muratura in calotta.

d) *Case cantoniere*: Sono ultimate.

e) *Stazioni*: La stazione di Introdacqua è ultimata. Nelle stazioni di Pettorano e di Canzano mancano solo pochi lavori per completare i fabbricati.

f) *Passaggi a livello:* Sono ultimati, meno le chiusure.

g) *Lavori diversi:* Le opere di difesa e di consolidamento sono eseguite quasi completamente.

h) *Armamento*: La posa del ferro è fatta per m. 25,700. È eseguito il primo strato di massicciata per m. 26,100, il secondo per m. 18,210.

Tronco Canzano-Isernia. — Sono in corso di costruzione le grandi gallerie della Maiella e di Montepagano. I lavori eseguiti per la galleria della Maiella, lunga m. 2456, sono i seguenti: *scavo:* piccola sezione m. 1038, grande sezione m. 912, strozzo m. 853; *muratura:* calotta m. 928, piedritti m. 796. Sono inoltre ultimati il ponticello al km. 41.470 e le due case cantoniere situate, l'una all'imbocco e l'altra allo sbocco della galleria; resta da iniziare un'altra casa cantoniera. I movimenti di materie sono eseguiti per 43|100 del totale.

Nella galleria di Montepagano, lunga m. 3055, sono eseguiti: *scavo:* piccola sezione m. 1017, grande sezione m. 961, strozzo m. 869; *muratura:* calotta m. 982, piedritti m. 810, arco rovescio m. 393. È eseguito, meno i finimenti, il manufatto al km. 85.467 ed è in parte fatto quello al km. 85.734. Restano da incominciare tre viadotti ed altre opere minori. Sono poi eseguiti 25|100 del totale dei movimenti di materie.

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

La discussione alla Camera dei Deputati del disegno di legge 138 *bis*.

Circa il disegno di legge — testo del Ministero e testo della Commissione — e circa l'andamento parlamentare del medesimo, rimandiamo i nostri lettori a quanto abbiamo premesso ed annotato nel n. 10, pubblicando appunto il testo del disegno di legge della Commissione (1).

Su di questo — avendo a ciò acconsentito il Ministro dei Lavori Pubblici — incominciò la discussione alla Camera dei Deputati nella seduta del 19 corrente. Non potendo seguirne il lungo ed ampio sviluppo, ci limitiamo ad accennare allo svolgimento della discussione stessa ed a pubblicare il sommario analitico dei discorsi del relatore della Commissione, on. Marchiori, e del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, durante la discussione generale.

Discussione generale.

Questa — come diciamo antecedentemente — incominciò nella seduta del 19 corrente e continuò in quelle del 22 e 23.

Nella prima presero la parola: gli onorevoli Arbib e Rava, inscritti contro il progetto; e gli onorevoli Sonnino e Romanin Jacur, inscritti a favore.

Nella seconda presero la parola: gli onorevoli Valle e Artom, in favore; gli onorevoli Mirabelli, Corvetto e Giampietro, contro. Parlò quindi il relatore, on. Marchiori.

Nella terza presero la parola: l'on. Lanzara, contro; l'on. Ruspoli, in favore; e il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca.

Approvata, dipoi, nella stessa seduta del 23, la chiusura della discussione generale, si passò allo svolgimento degli Ordini del giorno.

***

Premettiamo intanto — come abbiamo promesso — i *sommari analitici dei discorsi del relatore della Commissione*, on. Marchiori, *e del Ministro dei Lavori Pubbblici*, on. Branca, *nella discussione generale*.

L'on. *Marchiori* esordisce notando come le non poche modificazioni portate alla legge ferroviaria madre rendano non facile una visione chiara e pronta del problema ferroviario: crede però suo dovere esaminare questo problema nelle sue condizioni attuali, e nei suoi effetti per le leggi già votate.

Osserva che in merito alla misura dello stanziamento dei trenta milioni — stabilito dal Governo — nessuna seria obbiezione e nessuna concreta proposta fu fatta. Dimostra poi come non sia esatta l'affermazione di coloro, i quali sostennero che il Ministero vuol provvedere alle costruzioni ferroviarie con le risorse del bilancio, non permettendo le condizioni della nostra finanza di seguire la via delle emissioni delle obbligazioni ferroviarie.

L'oratore si fa quindi questa domanda: Con lo stanziamento di trenta milioni è egli possibile far fronte ai bisogni attuali della nostra rete ferroviaria; impegni già assunti dallo Stato in merito alle costruzioni ferroviarie?

E risponde affermativamente.

Difende il Ministero da talune censure, che da varii oratori gli furono mosse circa le operazioni ferroviarie compiute per il passato, osservando come queste colpe debbano essere addebitate ai Ministeri precedenti.

(1) Vedasi inoltre nella « Cronaca parlamentare » del n. 11.

Si occupa del personale ferroviario e raccomanda al Ministro di esaminarne le condizioni attuali, specialmente per ciò che riguarda gli impiegati straordinari.

Procedendo quindi ad un minuto ed accurato esame delle cifre esposte nel progetto ne dimostra l'esattezza, tanto per la parte riguardante la costruzione di linee già appaltate, quanto per quella relativa a linee gli appalti delle quali non vennero ancora concessi (Approvazioni).

Spiega per quali ragioni la Commissione non siasi voluta esprimere in maniera assoluta per ciò che riguarda il sistema delle costruzioni avvenire; ma abbia invece, in via di consiglio, additato il sistema delle costruzioni per opera dello Stato. Una responsabilità così grave e di natura così delicata la Commissione non poteva assumerla (Bene).

Dimostra, con copia grande d'osservazioni tecniche e con la lettura di discorsi e di relazioni parlamentari, come il sistema additato dalla Commissione debba preferirsi al sistema delle costruzioni affidate alle Società.

Dimostra come un periodo di sosta — quale l'attuale — nelle costruzioni ferroviarie possa essere benefico; e si augura che di questo periodo il Governo tragga profitto per provvedere in maniera definita alla risoluzione del problema ferroviario (Bene).

Ritiene però che per ottener questo risultato si debba lasciare al Governo una certa larghezza, senza impicciarne l'azione con vincoli restrittivi. Ed afferma pure come non si possa pensare ad una vera e propria risoluzione del problema ferroviario, senza aver prima provveduto ad un completo rassetto della nostra finanza, al pareggio cioè del bilancio.

Tratta la questione del lavoro in rapporto alle costruzioni ferroviarie, e dimostra come tanto meno denaro verrà tolto ai contribuenti con le tasse, e tanto più potrà esserne impiegato nell'esecuzione di pubblici lavori.

Tratta pure la questione ferroviaria dal punto di vista militare e crede che realmente lo Stato debba occuparsi seriamente della costruzione di quelle linee necessarie alla difesa nazionale.

Ed a questo proposito osserva che, anche con le convenzioni attuali, si possa provvedere efficacemente agli interessi dello Stato.

Ritiene anche necessario risolvere una buona volta la questione delle Casse Patrimoniali.

Si augura nell'interesse dello Stato che le costruzioni avvenire sieno fatte nel modo più celere possibile; ed opina che, per talune linee non ancora appaltate, debbano modificarsi i tracciati.

Conclude dichiarando esser l'approvazione di questo progetto una vera necessità pel paese.

« Facciamo — dice — meno recriminazioni sul passato; raccogliamoci e, forti di noi medesimi, guardiamo fidenti nell'avvenire » (Vive approvazioni).

***

Il *Ministro dei Lavori Pubblici* — Non crede opportuno ritornare sulla questione finanziaria, or ora chiusa dopo lunga discussione; e si limiterà quindi a considerare la legge dal lato tecnico.

Rispondendo anzitutto all'on. Arbib, osserva che non sarebbe possibile attuare il suo concetto di limitare il provvedimento al solo esercizio 1892-93, dovendosi porre la legge presente in correlazione con le precedenti.

Per la stessa ragione non potrebbe accogliere il concetto dell'on. Sonnino, di non occuparsi degli appalti nuovi richiesti da necessità tecniche ed economiche.

Associasi alle confutazioni fatte dal relatore alle critiche dell'on. Rava del sistema delle Convenzioni, aggiungendo che le Convenzioni del 1888 furono grandemente migliorate dalla Commissione parlamentare, della quale egli, il Ministro, faceva parte.

Ringrazia l'on. Romanin-Jacur di avere posto la questione ne' suoi precisi termini, e d'aver dimostrato che il problema ferroviario si riduce ora a ben poca cosa, vale a dire alla costruzione di soli 1,079 chilometri di strade ferrate.

Risponde poi all'on. Mirabelli di aver avuto torto di parlare di speranze deluse; perchè la provincia di Cosenza non ha mai avuto tanto sviluppo di lavoro come nel momento presente. Come ha avuto torto l'on. Giampietro di lamentare la trascuranza in cui furono lasciate le provincie del Mezzogiorno: perchè, proprio ora, nel Mezzogiorno sono in costruzione 1200 chilometri di strade ferrate.

Non trova fondato il lamento dell'on. Corvetto per il ritardo nella costruzione delle linee d'interesse militare, imperocchè delle più importanti di tali linee solamente tre rimangono a compiersi, vale a dire la San Severino-Salerno, la Parma-Spezia e la Faenza-Firenze, ed a tutte tre si provvede con la legge presente.

Assicura che la situazione delle Casse patrimoniali è meno paurosa di quello che sia sembrato ad alcuni oratori; ad ogni modo prega la Camera di attendere il momento opportuno per la trattazione del grave argomento.

Riconosce la necessità delle ferrovie: ma non crede che si possa dare notevole impulso ad esse, fino a che il contribuente italiano non sia in grado di provvedervi, dappoichè il loro reddito non basta per ora a saldare l'interesse del capitale impiegato nella loro costruzione. Osserva anche che questo disegno di legge giova altresì agli operai, provvedendo ad una migliore graduazione di lavoro: e ciò dimostra con cifre.

Quanto alla questione dell'esercizio, osserva che in due anni si apersero 303 chilometri di nuove ferrovie, mentre i proventi scemarono di quattro milioni; e perciò crede che convenga non aprire tutte le ferrovie nel 1893, ma costruirle gradualmente e per modo da permettere lo sviluppo economico di quelle già costruite.

Parlando dell'Ispettorato ferroviario, nota come esso sia composto essenzialmente di elementi tecnici; che compie coscienziosamente il suo dovere; che deve essere non solamente mantenuto, ma avvalorato, riformandolo ove occorra e quando ciò sia dimostrato necessario.

Assicura la Camera, quanto al personale straordinario, che le previsioni del bilancio non saranno eccedute; pur dichiarando cha non intende gittare sul lastrico, come si suppone, centinaia di impiegati, ma solamente tener conto dei vuoti che si producono naturalmente, e della possibilità di destinarli ad altri lavori.

Passando a parlare degli stanziamenti speciali per ogni linea, difende le proposte segnate nel disegno di legge per le ferrovie Castelvetrano-Porto Empedocle, Cosenza-Nocera, Roma-Napoli, Cremona-Borgo San Donnino, San Felice-Verona, Parma-Spezia, Faenza-Firenze, Casarsa-Gemona e altre. Quanto all'Aulla-Lucca, dice che il tronco Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e il tronco Aulla-Fivizzano servono a rendere utili altri tronchi già costruiti, allo sviluppo commerciale di regioni che ne sono capaci, e perciò sono resi indispensabili da necessità economiche di primo ordine.

Conclude dicendo che di tutte le opere pubbliche, le ferrovie sono quelle che più hanno bisogno di un credito pubblico saldo, di una finanza assestata, di una economia nazionale forte e sicura. Perciò spera che la Camera vorrà approvare il disegno di legge (Approvazioni).

Svolgimento e votazione degli Ordini del giorno.

Nella seduta del 23 corrente, chiusa la discussione generale, si passò allo svolgimento dei seguenti Ordini del giorno:

1. Dall'on. Vischi. — « La Camera, considerando che nelle attuali condizioni finanziarie ed economiche, i proposti provvedimenti per le strade ferrate complementari, mentre non ne risolvono il grave problema, offendono principii di giustizia distributiva e l'onore degli impegni presi legislativamente, invita il Governo a proporre opportuni provvedimenti per l'esercizio 1892-93 lasciando integri i diritti acquisiti con le vigenti leggi, e passa all'ordine del giorno ».

2. Dall'on. Brunicardi. — « La Camera, convinta che, in ordine ai provvedimenti ferroviari, occorrano proposte precise, complete e tali da provvedere con criteri uniformi alla costruzione delle linee già approvate per legge, passa all'ordine del giorno ».

3. Dall'on. Imbriani. — « La Camera, preoccupata dalla mancanza di una linea strategica centrale efficace che unisca direttamente Taranto con la valle del Po, e convinta della necessità delle altre linee che tutelino la frontiera Nord-Est verso il nesso politico che compone l'impero di Austria, invita il Governo a studiare la questione e presentare i disegni di provvedimenti concreti nel più breve tempo possibile ».

4. Dall'on. Spirito. — « La Camera, convinta che per ragioni politiche e di giustizia lo Stato ha il dovere di mantenere gl'impegni assunti verso le popolazioni, invita il Governo a proporre gli opportuni provvedimenti per la esecuzione dei lavori ferroviari decretati per legge ».

E nella seduta del 24 furono svolti i seguenti:

5. Dall'on. Colaianni. — « La Camera, convinta che si danneggia la economia nazionale rinunciando o dilazionando lavori pubblici necessari, respinge i provvedimenti ferroviari e invita il Governo a mantenere gli impegni presi con le leggi precedenti ».

6. Dall'on. Giovagnoli, anche a nome di altri. — « La Camera, persuasa della necessità che allo stabile ordinamento delle costruzioni ferroviarie sia provveduto immediatamente, conforme a giustizia, invita il Ministero a presentare il necessario disegno di legge entro il mese di novembre dell'anno corrente, e passa all'ordine del giorno ».

A questi bisogna aggiungere i seguenti:

7. Dell'on. Romanin-Jacur. — « La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo e, persuasa che entro l'anno 1893 verrà presentato il disegno di legge promesso dall'art. 3 del presente disegno di legge, passa alla discussione degli articoli ».

8. Dell'on. Corvetto, presentato il 22 nella seconda seduta della discussione generale. — « La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per il quale le ferrovie riconosciute militarmente necessarie possano essere pronte all'esercizio prima del 1898 ».

***

Il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarò di accettare solamente l'Ordine del giorno presentato dall'on. Romanin-Jacur; ed il relatore della Commissione aggiunse che la Commissione non aveva difficoltà ad acconsentire allo stesso Ordine del giorno.

Gli Ordini del giorno presentati dall'on. Corvetto e dall'on. Imbriani, furono respinti, per alzata e seduta, dalla Camera.

L'Ordine del giorno dell'on. Brunicardi — a cui eransi poi associati gli onorevoli Giovagnoli, Colaianni ed altri — fu respinto dalla Camera, con votazione nominale, da 214 voti contrari e 66 favorevoli.

Infine l'Ordine del giorno dell'on. Romanin-Jacur — accettato dal Ministro dei Lavori Pubblici e dalla Commissione — fu approvato dalla Camera, per alzata e seduta, a grandissima maggioranza.

Discussione degli articoli.

La discussione incominciò immediatamente nella stessa seduta del 24.

Art. 1. — La discussione di questo articolo, che comprende la ripartizione dei 30 milioni di lire per l'esercizio 1892-93 fra le diverse linee, secondo la tabella *A*, da noi pubblicata nel n. 10, pag. 145 e 146, si protrasse nelle sedute del 24 e 25 e continuerà anche in quella d'oggi.

Notiamo intanto che, sino al punto in cui ieri, 25, fu rinviata la discussione — cioè sino al n. 19, inclusivamente, (linea S. Arcangelo-Fabriano) della *Tabella A* — furono mantenuti dalla Camera tutti i singoli stanziamenti proposti dal Ministero e dalla Commissione.

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PEL TRASPORTO DELLE MERCI IN STRADA FERRATA

Testo del disegno di legge della Commissione della Camera.

Pubblicando il testo del disegno di legge della Commissione, ricordiamo che del disegno di legge ministeriale — presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 9 dicembre 1891 dal Presidente del Consiglio, Ministro degli Affari Esteri, on. Di Rudinì, di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, col Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, on. Chimirri, e col Ministro di Grazia e Giustizia, senatore Ferraris — e della Convenzione internazionale di Berna, allegata al disegno di legge ministeriale, abbiamo detto ampiamente nel n. 52 del 1891, pag. 825.

Circa l'andamento parlamentare del disegno stesso, rinviamo i nostri lettori alla sottostante nota (1).

Premettiamo intanto che alla relazione dell'on. Danieli fa seguito il seguente *Ordine del giorno:*

« La Camera confida che il Governo attuerà le modificazioni al diritto interno di trasporto contemporaneamente all'entrata in vigore della Convenzione internazionale ».

***

Disegno di legge della Commissione.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione alla Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata, ai due regolamenti ed al protocollo definitivo, firmati a Berna il 14 ottobre 1890 tra l'Italia, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, la Russia, la Svizzera, il granducato di Lussemburgo e il principato di Liechtenstein.

Saranno ammesse a partecipare alla Convenzione internazionale, a termini dell'art. 58, anche le altre linee non comprese nell'elenco firmato a Berna il 14 ottobre 1890, qualora le società che le esercitano dichiarino di assoggettarsi a tutte le norme e prescrizioni della Convenzione stessa.

La spesa attualmente prevista dall'articolo 1° del regolamento relativo all'istituzione d'un Ufficio centrale, sarà inscritta nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, e verrà rimborsata dalle Società esercenti le linee partecipanti alla Convenzione internazionale.

Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a rendere obbligatorie, mediante Decreto Reale, le modificazioni alle disposizioni regolamentari per l'esecuzione della Convenzione internazionale, che potranno essere concordate fra gli Stati contraenti.

Art. 3. Il Governo del Re è pure autorizzato a conformare con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, alle disposizioni sancite dalla Convenzione internazionale ed agli atti ad essa annessi, le condizioni e norme attualmente vigenti per i trasporti delle merci a mezzo delle strade ferrate nell'interno del Regno.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 24 marzo 1892 (N. 71). — **Regio Decreto 25 febbraio 1892, n. 85,** col quale il termine assegnato al Comune di Palermo per l'esecuzione dei lavori di risanamento nel Rione di Porta Sant'Agata col R. Decreto 18 febbraio 1889, n. 6022, è prorogato a tutto il 28 febbraio 1893.

(1) Nella « Cronaca parlamentare »: — N. 51 del 1891: *Presentazione e cenno sommario del disegno di legge* — N. 51 e 52 del 1891: *Composizione e costituzione della Commissione della Camera* — N. 11 del 1892: *Presentazione della relazione della Commissione stessa* nella seduta del 9 marzo 1892.

I LAVORI DELLA COMMISSIONE MINISTERIALE
per il traffico ferroviario ed il riscontro governativo

Proseguendo nel còmpito di riassumere brevemente gli atti ed i lavori di questa Commissione — intorno alla quale rinviamo i nostri lettori al n. 9, pag. 129 — aggiungiamo alcune notizie sui lavori compiuti dalla Commissione stessa in questi ultimi giorni.

***

Il 22 corrente la Commissione tenne adunanza plenaria per esaminare la Relazione dell'on. Giampietro — della quale pubblicammo le conclusioni o proposte nel precitato nostro numero 9 — per la Sotto-Commissione incaricata di riferire sul traffico, in rapporto alle vigenti tariffe, e di studiare i mezzi atti a svilupparlo.

Vivissima fu la discussione in tale seduta sulla natura ed ordine della discussione stessa. Su proposta del presidente, senatore Tabarrini, la Commissione deliberò di rinviare alla seduta successiva — da tenersi il 23 — la discussione dell'argomento, attenendosi soltanto alle conclusioni della Sotto-Commissione, senza discutere i dati contenuti nella Relazione stessa.

E l'importante argomento fu ampiamente svolto e discusso nella seduta del 23 e del 24; nella quale ultima fu esaurita la discussione.

A questa presero parte gli onorevoli Romanin-Jacur, Carmine e Sanguinetti, il prof. Scialoja e il comm. Monzilli. Vennero approvate, salvo alcune modificazioni, le conclusioni della Relazione. Fu pure approvata l'aggiunta, presentata dall'on. Romanin-Jacur e dal prof. Scialoja, riguardante i servizi cumulativi sulle linee esercitate dalle Società non comprese nelle Convenzioni.

***

Ieri, 25, poi, la Commissione ha incominciato, in adunanza plenaria, la discussione della Relazione del prof. Scialoja per la Sotto-Commissione incaricata di formulare le proposte circa la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie.

***

In poche sedute la Commissione avrà esaurito i lavori; spetterà poi al Ministero dei Lavori Pubblici il provvedere.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione.* — Circa la discussione del disegno di legge *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* (1) vedasi lo speciale articolo in questo stesso numero.

— *Testo della Commissione.* — Pubblichiamo in questo numero il testo del disegno di legge della Commissione (2) *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata.*

Commissioni. — *Sommario di relazione.* — È stata distribuita la relazione dell'on. Roux sul disegno di legge *Sull'esercizio dell'industria dei telefoni* approvato dalla Camera dei deputati nella tornata del 10 dicembre 1891 e modificato dal Senato (3).

La relazione constata con soddisfazione che le modificazioni della Camera vitalizia non toccano il concetto fondamentale e lasciano inalterate le linee principali del progetto.

L'art. 3, concernente le eccezioni all'unicità della concessione nello stesso luogo considerata come regola, venne modificato dal Senato in un senso anche più restrittivo, conforme all'indirizzo dato dalla Commissione della Camera.

Gli articoli 7 ed 8 vennero modificati, più che altro, nella dizione.

Più grave, anzi unica grave, modificazione è quella riflettente gli articoli 5 e 6, riguardanti il passaggio e l'appoggio dei fili sulle proprietà pubbliche e private.

Il disegno approvato dalla Camera era ispirato al concetto che, salvi i diritti legittimi e le indennità spettanti alla proprietà privata, l'interesse d'un servizio pubblico dovesse prevalere alle pretese dei singoli cittadini proprietari.

(1-2-3) Vedi « Cronaca » del numero 11.

Il Senato si preoccupò molto dei diritti di proprietà privata: e così l'amore e la ricerca di maggior precisione nei termini e di maggior tutela della proprietà privata da parte dello Stato hanno indotto il Senato a modificazioni che possono parere conducenti ad una procedura troppo rigorosa e solenne.

Ma la sostanza non venne in realtà mutata; e le assicurazioni del Ministro ed i suoi affidamenti quanto alla compilazione del regolamento relativo ai telefoni consigliano, conchiude la relazione, ad accettare definitivamente la legge come venne modificata dal Senato, disciplinando finalmente un pubblico servizio così importante che da dieci anni attende regime normale e sicuro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Apertura all'esercizio della linea Cuneo-Saluzzo.

La Società del Mediterraneo ha fatto domanda al Regio Governo affinchè la linea Cuneo-Saluzzo venga aperta all'esercizio pel giorno 9 aprile p. v. (1).

Siccome la stazione di Saluzzo non è per anco ultimata, il servizio continuerà ad essere fatto in quella attuale, alla quale si accederà dalla nuova linea di Cuneo mediante regresso sulla linea di Savigliano.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia
(Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° marzo 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola in appalto alla impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese:

La stima annessa al progetto di appalto ammonta a L. 20,710,000, che vennero ridotte a L. 13,890,197 col ribasso d'asta. L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto febbraio ascende a L. 3,700,000.

Anche nel mese di febbraio, sul versante nord, della grande galleria di Tenda, si ebbe a lamentare interruzione nella perforazione meccanica in causa dei guasti prodotti dalla neve al canale motore. Dal lato nord della galleria continuò lo scavo nella solita roccia schistosa a straterelli con noduli di calcite; dal lato sud, si ebbe roccia compatta biancastra, poi roccia calcare nera schistosa con noduli di calcite e filtrazioni d'acqua; quindi nuova roccia biancastra.

La situazione della *galleria di Tenda*, lunga m. 8,100, al 1° del corrente mese era la seguente:

	dal 1° al 29 febbr. 1892	dal princ. dei lavori al 29 febbr. 1892	a farsi
Scavo			
Avanzata superiore	106.35	1.293.85	6.806.15
id. inferiore	143.60	1.626.90	6.473.10
Calotta	60.60	1.009.00	7.091.00
Strozzo	93.40	888.40	7.211.60
Piedritti	42.82	739.05	7.360.95
Grande sez. compl.	50.13	756.00	7.344.00
Muratura			
Calotta	63.97	966.92	7.133.08
Piedritti	49.70	737.05	7.362.95
Arco rovescio . .	»	»	»

><

Ferrovia Orte-Foligno-Falconara
(Progetto di lavori a difesa dalla caduta di massi).

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per difendere la ferrovia Orte-Foligno-Falconara, dalla caduta di massi fra i km. 93.000 e 96.800. La spesa

(1) Vedi « Informazioni » del n. 12, pag. 182.

preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 600,000. È si propone di provvedere alla loro esecuzione mediante appalto a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra e le opere murarie; ed in economia per quanto riflette lo spostamento del binario e la provvista e posa in opera della massicciata.

L'approvazione del progetto dovrebbe servire anche come dichiarazione di pubblica utilità.

Le opere considerate in progetto consistono: 1. nella costruzione di ripari costituiti da argini paramassi con dietrostante fossato nei tratti dove tra la ferrovia e gli appicchi della montagna esiste un tratto di falda abbastanza estesa; 2. nella costruzione di una galleria artificiale della lunghezza di m. 404 nel rimanente tratto dove la falda rocciosa è quasi a picco sul binario; 3. nella costruzione di un ponte viadotto sul Nera per mantenere la comunicazione fra il villaggio Stifone ed i boschi a monte della ferrovia.

><

Ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze
(Progetto di consolidamento di frana).

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta per lavori di consolidamento della frana Girone al km. 305 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.

I lavori consistono nella costruzione di un rivestimento in muratura a sponda d'Arno, presidiato con scogliera in massi artificiali di calcestruzzo.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 47,000.

I lavori dovrebbero eseguirsi mediante appalto a licitazione privata; e si domanda che l'approvazione del progetto debba valere anche come dichiarazione di pubblica utilità.

><

Fornitura di materiale d'armamento per la Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per la fornitura, mediante appalto a licitazione privata, dei seguenti materiali di armamento:

N. 150,000 piastre intermedie ordinarie mod. 2 del peso di circa kg. 300,000;

N. 350,000 arpioni ordinari, mod. 2, del peso approssimativo di kg. 140,000;

N. 50,000 arpioni, primo tipo ferrovie complementari, del peso di circa kg. 21,000;

N. 50,000 chiavarde a testa sferica, mod. 2, del peso approssimativo di kg. 35,000.

><

Ferrovia Salerno-San Severino
(Stato lavori tronco Fratte-Cappezzano al 1° marzo 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco sulla ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Fratte e Cappezzano, in appalto all'impresa Rocco d'Alessandro riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° del corrente mese.

La situazione della *galleria elicoidale delle Fratte*, la quale misura la lunghezza di m. 2379, era la seguente: *Scavo*, avanzata m. 2171.50; calotta m. 2087.60; strozzo m. 2022.40; piedritti m. 1984.60; regolamento metri 1971.90; *Muratura*, calotta m. 2051.25; piedritti metri 1971.90; arco rovescio m. 169.35.

L'avanzamento medio giornaliero complessivo per entrambi gli attacchi, nel mese di febbraio p. p. fu di m. 2.40.

Le opere restanti del tronco possono ritenersi ultimate, non mancando che di parte dei lavori di finimento.

><

Ferrovia Rocchetta Melfi-Avellino
(Apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Melfi-Monteverde).

Come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 12, pag. 182, il giorno 29 corrente sarà aperto al pubblico servizio il tronco da Rocchetta Melfi a Monteverde, della lunghezza di km. 13.863, appartenente alla linea Rocchetta Melfi-Avellino.

Il detto tronco, per ora staccato dalla rimanente Rete Mediterranea, verrà esercitato secondo le disposizioni impartite dall'Amministrazione della Rete stessa, onde tutto proceda con regolarità, malgrado appunto l'eccezionale circostanza di un servizio da disimpegnarsi su linea disgiunta dalle altre.

Il nuovo tronco si sviluppa interamente in prossimità della sponda destra del fiume Ofanto, con tracciato tortuoso, le cui frequenti curve hanno in generale il raggio di m. 250. È quasi tutto in ascesa da Rocchetta Melfi verso Monteverde, colla pendenza massima del 14 per mille per la lunghezza di 650 metri fra i km. 6 e 7, e per gli altri 544 metri fra i km. 9 e 10. Incontra una sola galleria detta degli « Arconi », lunga m. 671.55 fra i km. 10 e 11.

Fanno parte del nuovo tronco: la stazione di Rocchetta Melfi, comune colla Rete Adriatica, che la eserciterà anche per conto della Amministrazione della Rete Mediterranea secondo la vigente Convenzione per l'esercizio delle stazioni e tronchi comuni; la fermata di Pisciolo; e la stazione di Monteverde.

E qui specifichiamo le particolarità della costruzione, degli impianti e dei servizi di ciascuna stazione.

Rocchetta Melfi. — Per il servizio in questa stazione comune serviranno, naturalmente, anche per conto della Mediterranea, gli stessi impianti del servizio Adriatico. Essa stazione è fornita di piano caricatore atto a tutti i servizi, con magazzino merci, ponte a bilico della portata di 20 tonnellate, piattaforma girevole, sagoma di carico, rimessa locomotive, rifornitore, binari d'esercizio e binari morti, ecc.

La stazione di Rocchetta Melfi, compresa nella provincia di Avellino, è abilitata a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè dei veicoli e del bestiame in servizio interno e cumulativo italiano.

Pisciolo. — Fabbricato viaggiatori a sinistra di chi arriva da Rocchetta Melfi. Vi è un binario di incrocio lungo metri 400, misurati fra le punte degli aghi degli scambi estremi.

Non vi sono impianti per il servizio merci. I semafori di protezione della fermata sono manovrati da un apparato centrale idrodinamico, sistema Bianchi-Servettaz, e collegati a mezzo di esso apparato colla manovra degli scambi.

La fermata cade nella provincia di Basilicata ed è abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani, nonchè delle merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni di peso non superiore ai 50 chilogrammi in servizio interno e cumulativo italiano.

Monteverde. — Fabbricato viaggiatori a sinistra di chi arriva da Rocchetta Melfi.

Vi è un binario d'incrocio lungo m. 450, misurati fra le punte degli aghi degli scambi estremi, ed una piattaforma provvisoria per girare le locomotive.

Vi è un binario per il servizio delle merci, con piano caricatore coperto e magazzino merci. Manca il piano caricatore di testa, il peso a bilico, nè vi è la *grue* fissa da pesi.

I semafori di protezione della stazione sono manovrati da apparato Bianchi-Servettaz e collegati alla manovra degli scambi.

La stazione cade nella provincia di Basilicata ed è abilitata a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè dei veicoli e del bestiame in servizio interno e cumulativo italiano.

Le distanze fra l'una e l'altra stazione e fermata, sono le seguenti:

Da Rocchetta Melfi a Pisciolo, km. 9; da Rocchetta Melfi a Monteverde, km. 14; da Pisciolo a Monteverde, km. 6.

><

Nuova Divisione del « Materiale Fisso » presso la Mediterranea.

Gli Uffici del Materiale Fisso (Tecnico, degli Approvvigionamenti e Magazzini) vengono fusi, costituendo presso la Direzione del Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori la « Divisione del Materiale Fisso ».

Talè Divisione è posta alla dipendenza dell'Ingegnere Capo Divisione ing. cav. Luigi Bianco e le sue attribuzioni vengono disimpegnate mediante i seguenti Uffici: Ufficio Tecnico; Ufficio Approvvigionamenti e Magazzini; Ufficio dei Controllori.

><

Circa l'uso del segnale d'allarme Westinghouse nei treni della Mediterranea.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato Generale delle ferrovie a prendere le sue decisioni in merito alla proposta relativa alla compilazione di un regolamento — di cui nelle « Informazioni » del nostro n. 46 del 1891, pag. 725 — per disciplinare l'uso da parte del pubblico del segnale d'allarme sistema Westinghouse. Un tale provvedimento è diventato oramai indispensabile giacchè quanto prima sarà compiuta la consegna di 122 carrozze, munite del predetto apparecchio, che dovranno entrare in servizio per la Rete Mediterranea.

><

Riunione preliminare alla conferenza circa il servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Ci consta che prima della Conferenza — di cui nelle « Informazioni » del n. 12, pag. 183 — fra i rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate per gli studi riguardanti la riforma dell'intero servizio cumulativo ferroviario-marittimo, sarà tenuta una riunione preliminare alla quale prenderanno parte anche i rappresentanti delle ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico, della Sicilia e della Sardegna.

><

Tariffa speciale comune provvisoria n. 11 grande velocità per il trasporto dei pacchi del peso fino a 10 chilogrammi.

Col 1° aprile p. v. andrà in vigore, in via di esperimento per un anno — come già dicemmo nelle « Informazioni » del n. 8, pag. 119 — la nuova tariffa speciale comune a grande velocità pel trasporto dei pacchi del peso fino a 10 chilogrammi, esclusi quelli contenenti numerario, carte valori, oggetti preziosi (compresevi le merci assicurate), seme bachi, oggetti d'arte e di collezione, merletti, pizzi, animali vivi, ed in generale le merci che, in qualche maniera, possono danneggiarne altre, insieme alle quali fossero caricate.

I prezzi della tariffa medesima, da applicarsi sempre a partenze, sono i seguenti:

Zone di percorrenza	Pacchi del peso fino a 4 kg.	oltre 4 a 7 kg.	oltre 7 a 10 kg.
	Prezzi per ogni pacco		
Fino a 200 chilometri	0.40	0.60	0.70
Da 201 a 500 »	0.60	0.90	1.20
Oltre 500 »	1	1.50	2

La consegna a domicilio è obbligatoria in tutte quelle località dove la relativa tassa non sia superiore a centesimi 15 per ogni pacco.

Pei trasporti in parola occorre una sola richiesta di spedizione conforme al modello appositamente stabilito, vendibile dalle stazioni al prezzo di cent. 2 per esemplare.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il nuovo progetto di appalto del tronco Pergola-Acqualagna della *ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo*, della lunghezza di m. 24,987.90 e del costo complessivo di L. 7,650,000 delle quali L. 5,900,000 a base d'asta;

2. Che possa approvarsi la perizia relativa alla spesa di manutenzione extra-contrattuale del tronco Valsavoia-Scordia nella *ferrovia da Valsavoia a Caltagirone*;

3. Che si possa approvare la convenzione conchiusa fra l'Amministrazione governativa ed il Comune di Malgeno relativa alla consegna delle strade deviate in conseguenza della costruzione della *ferrovia Gallarate-Laveno.*

><

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere sui seguenti altri affari pure relativi al servizio ferroviario:

a) sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Neri Pietro* per la costruzione della prima tratta del tronco Palmi-Gioia Tauro fra l'origine del tronco e la progressiva 6.822.17 (linea Reggio-Castrocucco);

b) su di una nuova istanza dell'*Impresa Luigi Vaccari*, appaltatrice dei lavori di costruzione del 5° tronco Limone-Vievola della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, diretta ad ottenere la restituzione della multa inflittale per ritardo, in confronto ai termini contrattuali, nell'impianto dei due cantieri agli imbocchi della galleria di Tenda per i lavori della perforazione meccanica;

c) su uno schema di convenzione coll'*Impresa Valentini Pietro*, costruttrice del tronco Ostia-Borgotaro, nella ferrovia Parma-Spezia, per sopraprezzi relativi a scogliere a difesa del predetto tronco di ferrovia;

d) su uno schema di convenzione concordato dall'Amministrazione governativa colla provincia di Bologna, nella sua qualità di *concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Massalombarda*, circa la costruzione della stazione di Massalombarda per servizio delle linee Lavezzola-Lugo e Bologna-Budrio-Massalombarda.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento della *stazione di Segni*, per l'innesto in essa della ferrovia diretta Roma-Segni;

2. Progetto di chiusura dei passaggi a livello lungo il tronco Colli-Avezzano della *ferrovia Roma-Solmona;*

3. Progetto per la sistemazione del piazzale della Chiesa di Saltocchio e dell'attiguo passaggio a livello lungo il 1° tronco Lucca-Ponte a Moriano della *ferrovia Aulla-Lucca;*

4. Istanza della Società della *tramvia a vapore Monza-Barzanò* per modificare il tracciato della linea fra gli ettometri 145 e 150;
5. Progetto per la costruzione di un tratto da m. 400 circa prima della sponda destra dell'Oglio fino al paese di Ostiano della *tramvia Cremona-Ostiano;*
6. Progetto d'appalto per la fornitura degli scambi ed intersezioni per l'armamento delle stazioni nei tronchi Roccaravindola-Monteroduni-Isernia e Casarsa-Spilimbergo nelle *linee Caianello-Isernia* e *Casarsa-Gemona.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Sicula. — *Vetture « Pullmann » sulla linea Palermo-Messina.* — Dal 19 corrente incominciò a funzionare nei treni diretti fra Palermo e Messina il servizio delle nuove vetture Pullmann con posti a letto, *buffet*, ritirata e toeletta, e compartimenti di lusso.

Le vetture Pullmann — esse sono tre e portano i nomi di Palermo, Catania e Messina, le tre principali città della rete Sicula — furono costrutte a Milano nell'officina della Ditta Felice Grondona e C., fuori Porta Nuova. Furono eseguite sotto la direzione dell'egregio ing. Comi, che ha saputo introdurvi notevoli miglioramenti tecnici, pur ottenendo un risparmio di parecchie migliaia di lire nella spesa stabilita per la gara a concorso coi fabbricanti esteri.

Le vetture sono a quattro assi con due carrelli, della lunghezza di m. 18, compresi i respingenti.

Esse presentano, fin dall'esterno, una novità assai apprezzata dai tecnici, cioè l'applicazione degli organi di trazione e repulsione ai carrelli, anzichè alla intelaiatura della cassa. Questo sistema, affatto nuovo, brevettato dalla Ditta, permette alle vetture di girare in qualunque curva, ed attutisce altresì pei viaggiatori l'effetto delle scosse e degli urti.

Altra novità si trova nel sistema dei letti superiori del salone interno; i quali, essendo nascosti nel cielo della vettura, quando non sono montati, lasciano pienamente libero e comodissimo l'ambiente del salone stesso.

Ogni vettura è, in parte, sempre adibita al servizio di carrozza a letti; ma può anche esservi destinata tutta, secondo il bisogno. Nel salone vi sono sedili comodissimi trasformabili in quattro letti; altri quattro letti scendono dal soffitto; un piccolo riparto, che è vicino al salone, e nel quale si possono comporre due letti, è riservato a signore. Al servizio del salone e di questo riparto si hanno due ritirate ed un *buffet.*

Altri due scompartimenti per sei posti ed un *coupé* per tre formano la seconda parte della vettura, e sono destinati a viaggiatori di prima classe. Quando necessitano nuovi letti, si aggiungono al salone uno o due, o anche tutti e tre questi riparti, i cui sedili sono tutti riducibili in letti; così si possono formare in tutta la carrozza 15 ed anche 20 letti.

La divisione del salone dai riparti di 1ª classe è fatta mediante un ampio e lungo corridoio con porta trasportabile; la quale serve di interruzione fra la parte destinata alla 1ª classe e l'altra parte riservata al servizio speciale per letti.

Le carrozze hanno le intelaiature in acciaio, l'ossatura interna in legname *teack.* La parte esterna è rivestita di lamiera d'acciaio verniciata, l'interna è tutta in legno mogano ed *érable* intagliati, con decorature in stile cinquecento: stile che viene pure mantenuto nella decorazione dei cristalli ed all'esterno sul rivestimento delle carrozze.

Questo tipo di carrozze è il primo che si costruisce in Italia, e lo studio è stato fatto completamente dalla Ditta F. Grondona e C.

Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese. — *Assemblea e relazione 1891.* — Il 22 corr. si tenne in Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società per la Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese; intervennero 24 azionisti, rappresentanti 10,300 azioni sulle 11,900 emesse.

Dalla relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1891, il 9° esercizio sociale, riassumiamo:

La gestione del 1891 si risentì necessariamente del rallentamento generale delle industrie e del commercio, però la diminuzione fu minima. Le deficienze d'introito poterono essere colmate con riduzione di spese d'esercizio. Buoni proventi diede inoltre la tramvia Torino-Leynì-Volpiano, acquistata dalla Società.

Seguono poscia particolareggiate notizie sulla ferrovia e sulle linee tramviarie. Della *Ferrovia Settimo-Rivarolo-Castellamonte* fu richiesto il collaudo definitivo; riguardo alla trasformazione in ferrovia della *Tramvia Rivarolo-Cuorgnè* si spera che essa abbia a realizzarsi presto; della *Tramvia Torino-Leynì-Volpiano* si conferma il buon andamento, nonostante le opere compiute e da compiersi per riparazioni; ed al riguardo fu ottenuta dal Municipio di Torino la concessione per la costruzione di edicola ad uso stazione, ed è imminente l'accordo definitivo colle Ferrovie del Mediterraneo pel proseguimento dei treni in arrivo ed in partenza da Settimo sino a Torino (Porta Susa).

Prodotti: Gli introiti complessivi della Settimo-Rivarolo-Castellamonte e della tramvia Rivarolo-Cuorgnè, netti da tasse, furono nel 1891 di L. 408,946.01 contro L. 422,381.24 ottenute nel 1890. Si trasportarono 251,284 viaggiatori e 45,288 tonnellate di merci.

Spese d'esercizio: Le spese d'esercizio, comprese tasse, imposte, ecc., furono di L. 226,386.55 con diminuzione di oltre L. 12,000 sull'anno precedente.

Bilancio e conto esercizio: Dal bilancio gli utili netti 1891 risultano di L. 166,116.31, a cui aggiungendo L. 7,476.33 non distribuite nel 1891, si hanno L. 173,592.64 disponibili.

Deducendo il fondo riserva e le interessenze statutarie in L. 15,912.40, rimangono L. 157,680, per cui si propone la distribuzione di L. 12.75 per caduna azione di capitale e L. 3.75 per ogni azione di godimento, con una rimanenza di L. 5,580.24 da portarsi a conto nuovo. La distribuzione del primo dividendo, al 1° aprile, si fisserebbe in L. 9, e L. 3.50 verrebbero poi pagate al 1° ottobre.

La relazione conchiude con encomi al direttore ed al personale.

Dopo la lettura della relazione dei Sindaci, si approvarono senza discussione la relazione ed il bilancio.

Tramvie a vapore Piemontesi. — *Assemblea e relazione 1891.* — Il 19 corrente si tenne a Bruxelles l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Generale dei Tramways a vapore Piemontesi.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1891, riassumiamo le seguenti cifre:

Il bilancio al 31 dicembre 1891 saldasi in fr. 8,047,181.78 I *prodotti* (viaggiatori, merci, servizio postale e diversi) ammontarono a fr. 739,733.13; le *spese d'esercizio* a franchi 477,339.04 e le *spese complessive* a fr. 722,500.59. Compreso il saldo dell'esercizio 1890, il conto 1891 chiudesi con un *saldo attivo* di fr. 33,121.79.

La *lunghezza complessiva* delle linee al 31 dicembre 1891 era di chilometri 173.302; il *materiale rotabile* contava 30 locomotive, 84 carrozze e bagagliai, 220 carri. Per ogni chilometro di linea avevansi adunque: 0.19 locomotive; 0.53 vetture; 1.37 carri.

I *prodotti d'esercizio* nell'anno 1891 furono superiori di fr. 7,120.40 all'importo del 1890; cioè aumentarono le merci, il servizio postale ed i diversi, ma diminuirono i viaggiatori per fr. 1,857.40.

Tramvie a vapore nella provincia di Torino. — *Assemblea e relazione 1891.* — Il 22 corrente tennesi a Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società dei Tramways a vapore nella provincia di Torino; eranvi rappresentate 2100 azioni, ossia la totalità del capitale sociale.

Dal bilancio al 31 dicembre 1891 e dalla relazione del Consiglio d'amministrazione risulta che nel 1891 gli introiti

dell'esercizio sulle varie linee segnarono sensibili diminuzioni in confronto a quelli dell'anno precedente. La diminuzione pure sensibile, che si sarebbe ottenuta nelle spese d'esercizio, fu controbilanciata dall'aumento delle tasse.

Datasi poscia lettura della favorevole relazione dei Sindaci e dopo breve discussione, il bilancio sociale al 31 dicembre 1891 fu approvato ad unanimità.

Tramvie di Milano. — *Ripresa delle trattative tra Comune e Società Anonima per modificazioni nel Compromesso.* — A seguito del voto del Consiglio Comunale di Milano, di cui nel nostro n. 10, pag. 152, ed avendo la Società Anonima degli Omnibus acconsentito a riprendere le trattative per modificazioni alla convenzione di concessione dell'impianto ed esercizio di nuove linee tramviarie, l'Assessore Municipale ha dato incarico a due Consiglieri Comunali di formulare le aggiunte e le modificazioni secondo i desideri espressi dallo stesso Consiglio. Ad uno di essi fu affidata la parte tecnica; all'altro la parte legale del contratto.

Ferrovia elettrica Como-Brunate. — *Progetto Gentile e Marazza.* — Ai molti progetti, di cui abbiamo già fatto cenno, per una *ferrovia funicolare* da Como a Brunate, e per richiamo ai quali rinviamo i nostri lettori al n. 5, pag. 72, un altro debbesi ora aggiungere.

È questo il progetto degli ingegneri Gentile e Marazza per una ferrovia a trazione elettrica con dentiera centrale e con pendenza massima del 25 0|0. La lunghezza della linea è segnata in metri 2,500.

La spesa d'impianto è preventivata nel detto progetto di massima a L. 600,000.

Tramvia Bologna-S. Ruffillo. — *Per il prolungamento dallo Sterlino.* — A complemento di quanto abbiamo annunciato nel n. 12, pag. 185, aggiungiamo che è stata presentata al Governo la domanda per il detto prolungamento della tramvia Bologna-Sterlino a S. Ruffillo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — *Circa le dimissioni del direttore Marti.* — A proposito della questione, di cui ci siamo già occupati nei numeri 12 e 10, riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* Il sig. Marti ha presentato di moto proprio la sua demissione da direttore della ferrovia Giura-Sempione, che venne accettata dal Consiglio d'amministrazione. Così sembra sciolta anche questa vertenza, che già da troppo tempo teneva agitati gli animi di gran parte della Svizzera e che minacciava quasi di degenerare in una querela di razza.

Ferrovie Svizzere. — *La ferrovia del Pilato nel 1891.* — L'amministrazione di questa ferrovia per il 1891 si chiude con un guadagno netto di fr. 73,506.95, di cui fr. 70,000 sono assegnati come dividendo, in ragione del 3.5 0|0 per azione (fr. 17.50), contro fr. 100,000, 5 0|0, nell'anno precedente.

Tramvie Olandesi. — *Sviluppo nel decennio.* — Anche nell'Olanda la rete tramviaria si è grandemente sviluppata ed accresciuta. Al principio del 1890 contavansi 47 Società, esercenti 875 chilometri di linee.

La maggior parte di queste è a vapore; le tramvie a cavalli trovansi soltanto nell'interno delle città, ove tuttavia con speciali norme di precauzione penetrano già anche quelle a vapore.

Lo scartamento varia da m. 0.75 a m. 1.435.

Alla fine dello stesso anno 1890 contavansi 213 locomotive; 1,023 cavalli; 802 vetture per viaggiatori e 467 carri merci.

La massima velocità, permessa, era di 20 chilom. all'ora.

Tramvie elettriche a Parigi. — *Prova sulla linea da Saint-Denis alla Madeleine.* — Il 13 corrente si fecero a Parigi le prove della tramvia elettrica da Saint-Denis alla Madeleine, impiantata dalla Compagnia dei Tramways-Nord. Le prove diedero buon risultato. La linea sarà aperta prossimamente all'esercizio.

— *Linea da Saint-Denis alla Barriera della Chapelle.* — La prova su questa linea avrà luogo quanto prima; essa appartiene alla stessa Società dei Tramways-Nord.

Notizie Diverse

Gli appalti alle Cooperative di lavori. — *Dal maggio 1888 al 31 dicembre 1891.* — È stata pubblicata la relazione, presentata alla Camera dal ministro Branca, circa gli appalti di opere pubbliche affidati alle Società Cooperative di lavoro dal maggio 1888 al 31 dicembre del 1891.

La somma complessiva dei lavori fu di milioni 5 e mezzo, di cui 2 per lavori stradali, 3 ed un terzo per lavori idraulici, 89,000 lire per lavori ferroviari. Vedasi all'uopo la ripartizione della somma per provincie nel n. 10, pag. 154.

I risultati di questo periodo sono ben lontani dalle speranze concepite.

La relazione però soggiunge che i dati sperimentali sono ancora limitati e non abbracciano che un periodo relativamente breve, in guisa da non permettere d'istituire presentemente confronti, che possano condurre ad un giudizio sicuro e completo.

Commercio internazionale dell'Italia. — *Nel primo bimestre 1892.* — Dal riassunto, testè pubblicato, dei valori per categorie delle merci importate ed esportate dall'Italia nel primo bimestre 1892 ricaviamo le seguenti cifre complessive.

Primo bimestre		Valore dell'importazione	Valore dell'esportazione
1891	L.	161,609,876	155,052,434
1892	»	174,225,312	126,700,550
Differenza nel 1892 .	»	— 12,615,436	+ 28,351,884

In queste cifre complessive sono compresi i *metalli preziosi*, e cioè: *importazione* nel 1892 per L. 5,107,400 e nel 1891 per L. 3,584,600; *esportazione* nel 1892 per lire 11,738,100 e nel 1891 per L. 9,203,800.

Le entrate doganali nel primo bimestre 1892 furono inferiori di L. 5,565,495 a quelle del primo bimestre 1891.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 600,000 * per difesa dalla caduta di massi fra i km. 93.000 e 96 800 della *linea Orte-Foligno-Falconara;*

L. 47,000 * per consolidamento della frana del Girone al km. 305 della *linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;*

L. 94,100, per fornitura di mc. 15,882.43 di ghiaia da impiegarsi nel risanamento e pel completamento della massicciata nel tronco Orte-Terni della linea Orte-Foligno-Falconara;

Gli elaborati di appalto relativi alla fornitura e posa in opera di una tettoia metallica destinata a coprire il nuovo piano caricatore di trasbordo delle merci a piccola velocità nella stazione di Lucca.

Rete Mediterranea. — Provvista * di *materiale d'armamento;*

L. 45,750.73, per la fornitura dei mobili ed attrezzi per la dotazione di primo impianto della linea Sparanise-Gaeta;

L. 20,500, per la ricostruzione parziale della calotta fra le progressive 42.529.55 e 42.796.55 e per la ricostruzione dei piedritti tra i chilom. 42.556.95 e 42.560 nella galleria Lustra fra le stazioni di Rutino e di Omignano nella linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 12,500, per la sistemazione del torrente Sponiti al chilometro 222.048 fra le stazioni di Salandra Grottole e di Ferrandina della linea Eboli-Metaponto;

L. 11,000, per la sistemazione del tratto di fosso detto di Mazzafonda a sinistra della ferrovia Empoli-Chiusi fra le progressive 255.907.40 e 256.306;

L. 6,700, per la smontatura di due piattaforme da m. 5.50 della stazione di Sampierdarena, ed impianto di altre due piattaforme di egual diametro al porto di Genova;

L. 4,770, per l'applicazione di catene e chiavi in ferro a n. 5 case cantoniere fra le stazioni di Monasterace e di Palizzi lungo la linea da Taranto a Reggio;

L. 3,085, per lavori di rinforzo e di riordinamento del sottovia metallico alla progressiva 53 della ferrovia Torino-Modane fra le stazioni di Meana e Chiomonte;

L. 1124, per la sistemazione di attraversamenti pedonali abusivi lungo la ferrovia da Bra a Savona;

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — (Prossimamente). — Appalto per la fornitura degli scambi e delle intersezioni per l'armamento delle stazioni nei tronchi Roccaravindola-Monteroduni-Isernia e Casarsa-Spilimbergo, nelle linee Caianello-Isernia e Casarsa-Gemona.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Fornitura di 11 scambi semplici, ecc. (Vedi « Informazioni » del n. 10, pag. 150) a Rizzi Luigi, di Modena, col ribasso del 20.41 0[0. — Presentarono eziandio offerte: Officine di Savigliano 19.30 0[0; Società Veneta ex-Rocchetti, di Padova, 17.90.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Costruzione del 2° lotto del tronco da Ronta a Borgo San Donnino della ferrovia Faenza Firenze (Vedi « Informazioni » del n. 9, pag. 133) a Cosentini Antonio, col ribasso del 43.50 0[0. — Concorsero anche: Pietro Vaccari, 42.56 0[0; Loni Ulisse 40.61 0[0; Giovanni Boggio 39.25 0[0; Luigi Sogno 38.20 0[0; Salvatore Spadari 36.27 0[0; Elia Cassin 34.17 0[0; Federico Bacchelli 32.66 0[0; Egisto Vaglino 31 0[0; G. B. Astrua 27.30 0[0; Enrico Callegari 25 0[0; Ettore Cacciaguerra 23.60 0[0.

— Costruzione del 3° lotto del predetto tronco (Vedi « Informazioni » del n. 9, pag. 133) all'ing. Alfredo D'Amico, col ribasso del 40.61 0[0. — Presentarono eziandio offerte : Carmine Cosentini 37.85 0[0; Pietro Vaccari 37.15 0[0; Elia Cassin 34.17 0[0; Luigi Sogno 30.20 0[0; Giovanni Boggio 30 05 0[0; Egisto Vaglino 21.60 0[0; Federico Bacchelli 20.54 0[0; Enrico Callegari 18 0[0; Romano Vercesi 16.20 0[0; Ettore Cacciaguerra 15.60 0[0.

Rete Adriatica. — Fornitura di 60 carri a serbatoio per trasporto di vino (Vedi « Memorandum » del n. 6), in tre lotti (1°, 2°, e 3°) di 12 carri ciascuno con freno; ed in due lotti (4° e 5°) di 12 carri senza freno. Furono aggiudicati:

1° *lotto*: Ditta Miani-Silvestri e Comp., di Milano, L. 6950 per carro reso franco di spesa su rotaia in stazione di Rogoredo;

2° *lotto:* Ditta Ingegnere E. Breda e Comp., di Milano, L. 6990 per carro come sopra in stazione di Milano;

3° *lotto*: Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano, L. 7155 per carro come sopra in stazione di Piacenza;

4° e 5° *lotto*: Ditta Maschinenfabrik di Esslingen, filiale di Saronno, L. 5900 per carro come sopra in stazione di Firenze.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Genova (1° aprile, ore 2 pom.). — Appalto dei lavori di rifiorimento della scogliera di difesa degli sbocchi dei condotti alla foce del Bisagno. Importo L. 30,000. Cauzione L. 3600. Lavori compiuti in 180 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Roma (2 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pel completamento del tratto di via Cavour, fra le vie dello Statuto ed Alessandrina in Roma. Importo L. 86,375. Cauz. provvisoria L. 5000. Cauz. def. il decimo.

Amministrazione Provinciale Parmense (4 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la strada Medesano; 4 lotti riuniti. Importo L. 66,000 (V. n. 10).

Comune di Assoro (4 aprile, ore 10 ant , 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria che da questo Comune conduce alla stazione provvisoria Assoro-Valguarnera. Importo L. 115,734.86. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 8000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Milano (6 aprile, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto e posa in opera di lastre, cordoni, cunette e bocchette in granito per contorno da marciapiede o per guide, ecc. Importo L. 50,000. Cauzione L. 5000.

Deputazione Provinciale di Napoli (9 aprile, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto della strada S. M. a Cubito, che ha origine presso la cappella di S. Rocco di Capodimonte e per Marano, ecc. Importo L. 32,198.40. Cauzione provvisoria L. 8149.60. Cauzione definitiva L. 32,198.40. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (9 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione ordinaria delle darsene e dei canali della città di Livorno pel sessennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1898. Importo L 125,400. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Direzione del Manicomio di Palermo (10 aprile, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di una parte del nuovo manicomio che dovrà sorgere nel podere « Vignicella ». Importo lire 170,133.94. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. L. 17,000. Fatali 25 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (11 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione (con opere di difesa) di un ponte ad una sola campata, di luce netta metri 48, sul fiume Adda, sopra Grosio, in sostituzione dell'attuale ponte in legno parzialmente distrutto dalle piene, lungo il terzo tronco della strada nazionale dello Stelvio, n. 18. Importo L. 91,858.42. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura dé Pavia (11 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione definitiva del ponte a tre arcate sul Trebbia, detto di Valseggiara, lungo la strada nazionale n. 36, Genova-Piacenza. Importo L. 105,199.07. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Intendenza di Finanza in Roma (6 aprile, ore 10 ant.). — **Affitto** biennale delle Miniere di ferro di Rio, Vigneria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro nell'Isola dell'Elba, dello stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'Isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino (V. n. 10).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (12 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 4500 di **ferro** scelto in lamiera mezzana a L. 0.45. Cauzione L. 203. Consegna a giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 18	Marzo 26
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 615.50	615.50
»	»	Mediterranee	» 480	481
»	»	Sicule	» 570	580
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 330	320
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 540.50	544
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 284	284
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	320.50
»	»	» 2ª emiss.	» 299	299
»	»	Centrale Toscana	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 427.50	428
»	»	Meridionali	» 306.50	307.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 303	305.50
»	»	» serie *B.*	» 300	302
»	»	» 1879	» 298	298
»	»	Pontebba	» 451	451
»	»	Nord-Milano	» 255.50	256
»	»	Meridionali Austriache	» 311	309
»	»	Gottardo 4 °/₀	» 102.25	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Pagamento dal 1° aprile della cedola maturata in L. 6.30 nette (V. *Avvisi delle Società ferroviarie*).

Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale* del 22 marzo, N. 69, pubblica la distinta della dodicesima estrazione di 426 obbligazioni appartenenti alla emissione 1879, I e II emissione 1882.

— La *Gazzetta Ufficiale* del 23 marzo, N. 70. pubblica l'elenco delle 204 obbligazioni della serie *A* estratte nella 21ª estrazione e rimborsabile dal 1° aprile.

Dalla medesima data saranno pagate le cedole:

N. 27 delle obbligazioni	emissione	1879	in	L. 7.50
» 21	»	1ª »	1882	» 7.50
» 19	»	2ª »	»	» 7.50
» 42	»	Serie *A*		» 7.50

Tramways a vapore internazionali Milano-Bergamo-Cremona. — Elenco delle obbligazioni estratte rimborsabili dal 1° aprile.

410 520 809 1055 1585 1656 1737 1853 2134 2475
2490 2537 2965 3159 3215 3372 3446 3859 4356 4373

In pari tempo sarà pagata anche la cedola N. 22 in L. 22.50.

Strade Ferrate e Tramvie del Canavese. — Elenco delle 18 azioni estratte rimborsabili dal 1° ottobre p. v.

11407 5576 9373 8101 11256 11199 3334 7774 6440
3978 5682 1593 8898 1056 10799 2741 4406 8962

Ferrovia del Gottardo. — Il rimborso delle Obbligazioni 11ª ipoteca del prestito 5 0[0 sarà effettuato al 1° aprile 1892, e a partire da questa data cesserà di decorrere l'interesse sulle medesime.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

3 aprile. — **Tramvia in Padova.** — Assemblea in seconda convocazione per le ore 1 pom. in Padova.

10 aprile. — **Funicolare di Biella.** — Assemblea generale per le ore 9 ant. nella stazione di Biella Piazzo.

11 aprile. — **Navigazione Italiana a vapore « La Veloce ».** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomeridiane nella sede in Genova.

28 aprile. — **Ferrovia Marmifera Privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Firenze.

Banche e Società diverse.

9 aprile. — **Società Siciliana di Lavori Pubblici in Catania.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9 antimeridiane in Catania.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Si notifica ai signori Portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante il 1° **aprile** p. v. sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a

Firenze presso la Cassa Centrale	L. 6.30
Ancona presso la Cassa dell'Esercizio	» 6.30
Bologna id. id.	» 6.30
Napoli presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	» 6.30
» presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	» 6.30
Palermo presso i signori I. e V. Florio	» 6.30
Livorno presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	» 6.30
Genova presso la Cassa Generale	» 6.30
Torino presso la Società Gen. di Cred. Mob. Italiano	» 6.30
Roma id. id.	» 6.30
Milano presso la Banca di Credito Italiano. . .	» 6.30
Venezia presso i signori Jacob Levi e Figli. . .	» 6.30
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Fr. 6.30
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 6.30
» presso la Banca di Sconto di Parigi. . .	» 6.30
Ginevra presso i signori Bonna e C.	» 6.30
Basilea presso i signori De Speyr e C.	» 6.30
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 6.30
Berlino presso il signor Meyer Cohn	» 6.30
» presso la Deutsche Bank	» 6.30
Francoforte s[M presso la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank	» 6.30
» presso il sig. B. H. Goldschmidt	» 6.30
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fol. 2.96
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited .	Ls. 0.5 1/4

Firenze, 17 marzo 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

25ª Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	90.228 00	2.560 00	9.888 00	135.623 00	1.064 00	239.363 00	609 00	393 04
1891	56.517 25	2.202 23	9.241 26	136.183 11	1.023 85	235.167 70	609 00	386 15
Differenza nel **1892**	+ 3.710 75	+ 357 77	+ 646 74	— 560 11	+ 40 15	+ 4.195 30	»	+ 6 89
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 MARZO 1892				
1891-92	2.458.995 00	52.690 00	283.947 00	2.951.471 00	25.240 00	5.772.343 00	609 00	9.480 04
1890-91	2.225.654 82	45.392 60	258.933 00	2.900.098 47	20.984 02	5.451.042 91	609 00	8.950 81
Differenza nel **1892**	+ 233.360 18	+ 7.297 40	+ 25.014 00	+ 51.372 53	+ 4 255 98	+ 321.300 09	»	+ 529 23

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	15.169 00	107 00	1.091 00	7.379 00	38 00	23.784 00	237	100 35
1891	12.265 18	61 40	854 99	8.059 32	29 21	21.270 10	126	168 81
Differenza nel **1892**	+ 2.903 82	+ 45 60	+ 236 01	— 680 32	+ 8 79	+ 2.513 90	+ 111	— 68 46
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 MARZO 1892				
1891-92	431.575 00	3.681 00	28.194 00	161.073 00	3.200 00	627.723 00	237	2.648 62
1890-91	334.337 51	2.632 76	22.851 91	134.653 62	794 14	495.269 94	126	3.930 71
Differenza nel **1892**	+ 97.237 49	+ 1.048 24	+ 5.342 09	+ 26.419 38	+ 2.405 86	+ 132.453 06	+ 111	— 1.282 09

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 7ª Decade — dal 1° al 10 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	830.194 38	39.521 86	208.950 30	1.201.021 08	9.457 71	2.289.145 33	4.204 00
1891	813.141 94	39.718 42	249.545 80	1.392.549 51	10.604 28	2.505.560 05	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 17.052 44	— 196 56	— 40.595 50	— 191.528 53	— 1.146 57	— 216.414 72	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	4.995.903 12	228.488 97	1.634.433 02	8.238.053 03	71.078 74	15.167.956 88	4.204 00
1891	5.412.346 81	241.766 60	1.759.559 79	8.386.091 60	73.537 69	15 873.302 49	4.204 00
Differenze nel 1892	— 416.443 69	— 13.277 63	— 125.126 77	— 148 038 57	— 2.458 95	— 705.345 61	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	47.225 62	1.080 14	14.356 70	83.560 08	980 85	147.203 39	1.018 00
1891	49 364 30	1.120 15	15.730 55	93.722 75	1.119 34	161.057 09	995 00
Differenze nel 1892	— 2.138 68	— 40 01	— 1.373 85	— 10.162 67	— 138 49	— 13.853 70	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	318.024 88	6.965 03	100.103 98	588.953 34	7.331 44	1.021.378 67	1.018 00
1891	321.809 82	7.041 23	100.213 06	584.533 58	7.659 34	1.021.257 03	995 00
Differenze nel 1892	— 3.784 94	— 76 20	— 109 08	+ 4.419 76	— 327 90	+ 121 64	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	466 55	512 91	— 46 36
riassuntivo	3.100 22	3.249 58	— 149 36

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160 — (***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172 —	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
Calais-Mar. (ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: ***Parigi-Roma, fr. 66.51; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 58; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10,50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.***

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, *ecc.*, a Moro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 138
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmotaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . .
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Bergia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d'Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Feila*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 22
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 108
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 342
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Reviglio . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anselerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Moulon . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
3 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cornoglì . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . [illegible]00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 - Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 2 Aprile 1892. NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Il disegno di legge già approvato dalla Camera

"TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA E FERROVIE ECOMOMICHE,,

modificato dal Senato

Sulla discussione generale, sulla discussione dei singoli articoli e sulla votazione di questo Disegno di legge alla Camera dei Deputati nelle sedute del 6, 10, 11, 12, 13 e 15 febbraio u. s. riferimmo ampiamente nei numeri 7 ed 8, con richiamo nel primo di tali numeri a precedenti atti, documenti e notizie concernenti il Progetto stesso.

Della presentazione di esso al Senato nella seduta del 22 stesso febbraio demmo notizia nella « Cronaca Parlamentare » del n. 9.

L'Ufficio Centrale del Senato, che esaminò il Disegno di legge, approvato dalla Camera, propose alcune modificazioni, delle quali si dà ragione nella elaborata Relazione dell'onorevole Finali, distribuita il 26 marzo u. s. ai Senatori.

E noi pubblichiamo ora la *conclusione della Relazione* del senatore Finali, facendola seguire da un *Cenno sommario dei principali emendamenti proposti dall'Ufficio Centrale del Senato* e da un *Riassunto della discussione del disegno stesso al Senato nelle sedute del 30 e 31 marzo u. s. e del 1° corrente aprile.*

Conclusione della Relazione del senatore Finali.

Signori Senatori,

Avremmo desiderato proporvi l'approvazione pura e semplice del Progetto, tanto è necessario dare alle ferrovie economiche, ed in ispecie alle tramvie, un assetto desiderato da molti anni, sostituendo norme fisse in una legge ai variabili criteri dell'Amministrazione.

Avremmo a tal fine risparmiato qualche emendamento meno importante; se non fosse stato, che, occorrendone per nostro avviso qualcuno essenziale, non conveniva rinunciare al dovere di migliorare il Progetto in altre parti in cui si potesse farlo, sempre senza studio di novità o di correzioni.

È materia grave e complessa; molti interessi or concorrenti ed ora contrari mettono capo ad essa. Dobbiamo, provvedendo al presente, volgere l'occhio all'avvenire. Dobbiamo in una materia, nella quale le legislazioni straniere ci offrono non piccola varietà di disposizioni, fare con criterii nostri una legge accomodata alle condizioni del paese nostro e allo svolgimento che le ferrovie e le tramvie vi hanno avuto.

Le disposizioni del Progetto di legge sono nella maggior parte tecniche; le finanziarie sono in minor numero, ma alcune di esse suscitano viva opposizione. Le tramvie hanno goduto finora una posizione privilegiata, la quale è giusto per ragione assoluta e relativa che cessi; ma, mentre questo avviene, non deve crearsi alcun privilegio in altri a loro danno.

La legge che il Senato ha già votata per provvedere agli infortuni nel lavoro, e che comprende anche gli operai ed agenti ferroviari, ci ha dispensato dal proporvi in questa qualche provvedimento, per rendere meno frequenti, fin dove si può, gl'infortuni o lenirne gli effetti. Le spaventevoli cifre delle statistiche degli infortuni, dei quali sono vittime gli operai e gli agenti ferroviari, commovono non solo i filantropi, ma i Governi; per tre volte il Presidente vi ha richiamata l'attenzione del Congresso degli Stati Uniti, dove annualmente tra quegli operai ed agenti i morti per infortuni si contano a migliaia, e i feriti a decine di migliaia. Le cifre assolute naturalmente sono presso di noi grandemente minori, ma non tanto le relative; le une e le altre sono poi sempre abbastanza considerevoli per meritare tutta l'attenzione del Governo (1).

(1) Fra i documenti pubblicati dal R. Ispettorato Generale delle ferrovie nelle sue Relazioni presentate al Parlamento, vi sono i prospetti degli accidenti ferroviari, delle loro cause e delle conseguenze.

Nel triennio d'esercizio 1886, 1887 e 1888 furono 3572 i morti e feriti, di cui 329 morti e 3243 feriti.

I morti si ripartiscono in 39 viaggiatori, 106 estranei e 184 agenti ferroviari.

I feriti in 215 viaggiatori, 187 estranei e 2841 agenti.

Nel totale dei morti gli agenti rappresentano il 56 per cento; e nel totale dei feriti l'87 per cento.

Il rapporto del numero degli agenti ferroviari morti e feriti per 100[m treni-chi-

L'argomento riguarda tutto l'esercizio ferroviario. Il Ministro d'Agricoltura e Commercio dovrà averlo presente nel fare i Regolamenti per la esecuzione della legge sugl'infortuni: e intanto il Ministro dei Lavori Pubblici potrebbe mettere a studio, ed anche a concorso il problema dell'agganciamento od attacco e distacco automatico dei veicoli, da risolvere in modo più pratico di quelli finora inventati; o di rendere meno pericolosa la manovra di quello manuale, dal quale ha causa una gran parte di quegli infortuni, e proporzionalmente maggiore di ogni altra. Colui che avrà genio e fortuna da risolverlo, andrà glorioso fra i benefattori dell'umanità.

Intorno a questo progetto si fecero anche discussioni concernenti le ore del lavoro; argomento pur esso ponderoso e grave, che ha anch'esso attinenza con quello degl'infortuni, e che non può essere risoluto collo stesso criterio per tutte le industrie. La questione che si agita anche in altri paesi, dove l'industria più vigorosa dà lavoro a maggior numero di braccia, sembra anche per noi immatura.

All'uno e all'altro tema è estraneo il Progetto di legge, che abbiamo avuto l'onore d'esaminare; e del pari in esso non si trova alcuna norma per l'autorizzazione all'esercizio di tramvie, o per la concessione di ferrovie economiche, in riguardo alla concorrenza che possono fare ad altre. Le norme si hanno nella Legge del 20 marzo 1865, e in quella del 30 giugno 1889. A quelle norme, come alla generale e suprema norma del pubblico interesse e del rispetto ai diritti acquisiti, dovrà attenersi ed ispirarsi il Governo, prima di fare i decreti di approvazione e di concessione.

Il presente Progetto ha carattere essenzialmente tecnico ed amministrativo; e, per matura deliberazione, vi proponiamo di approvarlo con quei pochi emendamenti dei quali vi abbiamo resa sommaria ragione.

***

Cenno sommario dei principali emendamenti proposti dall'Ufficio Centrale del Senato.

Tra i vari emendamenti proposti dall'Ufficio Centrale del Senato accenniamo ai seguenti principali:

Che il binario sarà collocato « a livello del suolo stradale » in modo da recare il minor possibile ostacolo all'ordinario carreggio, ecc.;

Che la linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo in casi eccezionali, coll'approvazione del Governo, distare non meno di 80 centimetri dalle case laterali « e così da parapetti e da altri manufatti »;

Che le stazioni delle tramvie a trazione meccanica dovranno essere collegate « da apposito filo telegrafico, ecc. »;

Che « l'approvazione degli orari per le tramvie è data dal Prefetto della Provincia nella quale si trova la direzione dell'esercizio della linea tramviaria ». Nel caso di linee che interessino diverse Provincie, i Prefetti di esse provvederanno d'accordo. In caso di dissenso tra i Prefetti, deciderà il Ministro dei Lavori Pubblici;

Che nell'atto di concessione di ferrovie economiche « saranno anche stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie principali dello Stato »;

E finalmente che la zona libera per il carreggio sulle strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica « dovrà avere » una larghezza non inferiore a metri 5.

***

Riassunto della discussione nel Senato nelle sedute 30 e 31 marzo e 1° aprile.

Al Senato la discussione — fattasi, per consenso del Ministro dei Lavori Pubblici, sul Disegno di legge dell'Ufficio Centrale — durò soltanto tre sedute, e cioè quelle del 30 e del 31 marzo u. s. e del 1° corr. aprile.

La *discussione generale* fu brevissima, essendo stata chiusa nella seduta del 30. Essa si svolse specialmente intorno al diritto di prelazione delle Società esistenti o già risolutamente affermato. Risposero il Relatore ed il Ministro dei Lavori Pubblici: non dubitando il primo che i diritti acquisiti sarebbero rispettati; assicurando il secondo che il procedimento amministrativo in corso rende giustizia a tali diritti.

La *discussione degli articoli* incominciò nella stessa seduta del 30 marzo u. s. — In questa pervenne all'art. 12, svolgendosi specialmente sull'imposta applicata ai redditi delle tramvie e sulla distinzione tra le Società esistenti, le quali hanno già un bilancio fondato sopra dati criteri, e le Società nuove. — Rispose l'on. Finali, relatore, dichiarando, per conto della maggioranza dell'Ufficio Centrale, che per essa non esiste alcun dubbio sulla estensibilità delle imposte a questi redditi. Espose alcune considerazioni il Ministro dei Lavori Pubblici; e, pur rispettando l'opinione dell'Ufficio Centrale, dichiarò che ogni questione rimaneva impregiudicata.

Nella seduta del 31 marzo u. s. la discussione toccò rapidamente dall'art. 12 al 51, ultimo del Disegno di legge; essendosi rinviato all'Ufficio Centrale l'art. 33. La discussione si aggirò specialmente sul servizio postale affidato alle Società e sulla responsabilità del servizio stesso.

Nella seduta del 1° aprile, infine, approvato l'art. 33 — che, come diciamo poco sopra, era stato rinviato all'Ufficio Centrale nella precedente seduta — l'on. Finali riferì intorno al coordinamento dei diversi articoli del Disegno di legge in seguito agli emendamenti approvati.

Successivamente il disegno di legge fu votato ed approvato a scrutinio segreto.

lometro fu, pei morti di 0.120 nel 1886, di 0.120 nel 1887 e di 0.165 nel 1888; e pei feriti di 1.670 nel 1886, di 1.983 nel 1887, e di 1.638 nel 1888.

Non sono compresi nei prospetti predetti gli accidenti occorsi sulle tramvie, perchè queste sono state finora sottoposte alla Direzione Generale dei ponti e delle strade anzichè all'Ispettorato Generale delle ferrovie.

È un'anomalia questa, che dovrebbe cessare colla esecuzione della nuova legge.

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° febbraio 1892.

I. — Ferrovia Noto-Licata (1).

La forza media giornaliera presente nei cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di gennaio p. p. fu di n. 1480 operai; n. 70 carri e 50 bestie da soma.

1. *Tronchi da Noto a Modica.* — Questi tronchi vennero aperti all'esercizio il giorno 13 del mese di dicembre 1891.

2. *Tronco Modica-Ragusa Inferiore.* — *Movimenti di terra:* Gli sterri sono eseguiti per 98|100 ed i rialzi per 94|100 del loro totale. *Opere d'arte:* il ponte a tre arcate, di m. 15 cadauna, sull'Erminio, è eseguito per 96|100 del totale, il viadotto a 5 arcate, di m. 8 ciascuna, sul Veninata, per 98|100, ed il viadotto Arancella, in 3 arcate di m. 8, per 98|100; il lavoro dei manufatti, da m. 0.50 a m. 3, ha raggiunto 90|100 del totale, e quello dei manufatti, da m. 3 a m. 10, 96|100. *Stazioni:* Ragusa Inferiore, fabbricato viaggiatori eseguito per 60|100, magazzino merci e piano caricatore eseguito per 75|100. *Case cantoniere:* eseguite per 80|100 del totale quelle semplici, e per 85|100 quelle doppie. *Passaggi a livello:* fatti 75|100 del lavoro complessivo. *Gallerie:* le gallerie del tronco sono sette, cioè: Modica, di m. 1700; Costa del Diavolo, di m. 429.30; Celso, di m. 71 56; Fiumara Grande, di m. 651.35; Ottaviano, di m. 505.10; Piese 1°, di m. 88,16; Piese 2°, di m. 188.25, e sono tutte ultimate.

3. *Tronco Ragusa Inferiore-Ragusa Superiore.* — *Movimenti di terra:* Sono eseguiti 88|100 degli sterri e l'82 per cento dei rinterri. *Opere d'arte:* i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 91|100 del totale e quelli da m. 3 a m. 10 per 80|100. Sono quasi compiuti i viadotti Cavo Grande in 5 arcate di m. 8 ciascuna: San Leonardo, in 7 arcate di m. 12 ciascuna e 2 di m. 8, e quello Misericordia a 4 archi di m. 6 ciascuno, più uno di m. 12. *Stazioni:* In questo tronco vi è la stazione di Ragusa Su-

(1) Circa le *altre linee della Rete alla stessa data del 1° febbraio 1892*, vedi numero 11. — Per lo stato dei lavori della *linea Noto-Licata* al 1° ottobre 1891, vedi n. 46 del 1891, pag. 730.

periore. Il lavoro eseguito pei vari fabbricati è il seguente: fabbricato viaggiatori 76[100; magazzino merci e piano caricatore 95[100; cessi 78[100; rimessa 63[100; rifornitore 43[100. *Case cantoniere:* Sono eseguiti 60[100 delle case cantoniere semplici e 75[100 di quelle doppie. *Passaggi a livello:* Il lavoro eseguito corrisponde a 75[100 del complesso. *Gallerie:* Sono sei, cioè: Monte, di m. 80.70; Perato, di m. 1016.50; Ragusa, di m. 941.50; Cappuccini, di m. 31.50; La Croce, di metri 702.10; e Castiglia, di m. 89.50. Queste gallerie sono tutte già perforate.

4. *Tronco Ragusa Superiore-Vittoria.* — *Movimenti di terra:* Sono eseguiti 97[100 di sterri e 98[100 di rinterri. *Opere d'arte:* i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono compiuti per 92[100, e quelli da m. 3 a m. 10 per 93[100 del totale; è eseguito per 98[100 il viadotto in 5 arcate della luce di m. 8 ciascuna sullo Scarpari; il viadotto Paolina, in 3 arcate di m. 8 ciascuna, è pure eseguito per 98[100. *Stazioni:* Fermata di Donnafugata: eseguiti il fabbricato viaggiatori, la tettoia ed il piano caricatore ed i cessi per 98[100; stazione di Comiso: eseguiti 93[100 del fabbricato viaggiatori, 85[100 del rifornitore, 90[100 della rimessa, 98[100 del magazzino merci e piano caricatore, e 20[100 dei cessi. *Case cantoniere:* Eseguiti 92[100 del lavoro totale. *Passaggi a livello:* Compiuti per 75[100 del lavoro complesso. *Gallerie:* Vi sono due gallerie, quella di San Giovanni di m. 429.65, e quella di Boncampello di m. 80: tanto l'una che l'altra sono già ultimate.

5. *Tronco Vittoria-Terranova.* — *Movimenti di terra:* Sono eseguiti 99[100 degli sterri e dei rialzi. *Opere d'arte:* Sono fatti 85[100 dei manufatti da metri 0.50 a m. 3, e 50[100 di quelli da m. 3 a m. 10; il ponte a travate metalliche di m. 30 (centrale), più due laterali da m. 5 ciascuna sul Durillo, è eseguito per 40[100; il ponte a travata metallica di m. 20 sul Gela è eseguito per 45[100 del totale. *Stazioni:* Stazione di Vittoria: il fabbricato viaggiatori è fatto per 70[100; il magazzino merci ed il piano caricatore per 65[100, ed il fabbricato cessi per 70[100 del totale; fermata di Biscari: eseguiti 65[100 del fabbricato viaggiatori, 75[100 della tettoia e piano caricatore e 60[100 dei cessi. *Case cantoniere:* Eseguite per 71[100 del loro totale. *Passaggi a livello:* Eseguiti per 10[100 del loro totale.

6. *Tronco Terranova-Licata.* — Questo tronco è ultimato e venne aperto all'esercizio il giorno 29 del mese di marzo p. p.

Prosegue il lavoro di armamento della linea. È quasi completo l'ammanimento del pietrisco per la massicciata.

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Nomina del Rappresentante al Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate.
Istanza al Senato circa le Ferrovie secondarie.

L'*Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale* tenne una seduta straordinaria a Milano il 24 marzo, u. s., per nominare il Rappresentante al Consiglio delle tariffe ferroviarie.

Intervennero i signori:

Ing. cav. A. Campiglio, Presidente, Direttore delle *Ferrovie Nord Milano.* — Ing. cav. C. Thonet, Segretario, Direttore delle *Ferrovie del Ticino.* — Avv. cav. Canella, Membro del Comitato, Direttore della *Società per le Ferrovie Venete.* — Ing. G. Rusconi, Membro del Comitato, Rappresentante la *Ferrovia Novara-Seregno.* — Ing. Klein, Membro del Comitato, Direttore della *Ferrovia Sassuolo-Modena.* — Ing. comm. Pellegrini, Consigliere-delegato della *Ferrovia Centrale Canavese.* — Ing. A. Levi, Vice-Presidente della *Ferrovia Verona-Caprino-Garda.* — Ing. Menada, Direttore della *Ferrovia Reggio-Emilia.* — Ing. E. Coppola, Direttore della *Ferrovia Napoli-Nola-Boiano* e per delegazione in rappresentanza delle Società *Ferrovia Palazzolo-Paratico; Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo; Ferrovia Appennino Centrale; Ferrovia Napoli-Cuma.*

***

Alla maggioranza dei voti fu nominato Rappresentante al Consiglio delle tariffe, il signor comm. A. Pellegrini, Consigliere della *Ferrovia Centrale Canavese.*

***

L'Assemblea esaminò poi il Progetto di legge sulle Ferrovie economiche (1), votato dalla Camera dei Deputati, e deliberò di fare istanza presso il Senato perchè sia data facoltà alle ferrovie secondarie di essere trasformate in ferrovie economiche, e ch'esse avessero lo stesso trattamento che le grandi Reti per l'applicazione della tassa del 2 0[0 ai servizi locali e suburbani.

NECROLOGIA

ING. COMM. MARCO MARONI.

Annunciamo con vivo dolore la grave perdita del commendatore **MARCO MARONI**, Ingegnere-Capo del Servizio dei telegrafi della Rete Mediterranea, morto in Milano il 27 marzo u. s. nella età di quasi 63 anni.

Era cavaliere dell'Ordine Mauriziano, commendatore della Corona d'Italia, dottore in matematiche ed ingegnere architetto.

Entrato al servizio delle Strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale nel 1855 in qualità di Ingegnere delle Officine, fu nominato Ispettore del Movimento nel 1857, Ispettore Telegrafico nel 1861 e promosso Ingegnere-Capo dei Telegrafi nel 1866 dalla Società delle F. A. I.; che, nel 1868, gli conferì il grado di Capo Divisione.

Dall'Amministrazione delle Strade ferrate Italiane Rete Mediterranea fu nominato, nel 1887, Ingegnere-Capo del Servizio dei Telegrafi.

Egli sopraintendeva alla dirigenza sia tecnica che amministrativa tanto del *servizio telegrafico* di tutta la Rete, come dell'*illuminazione elettrica ed a gaz delle stazioni ed uffici*, nonchè della *illuminazione a gaz dei treni*, essendo alla dipendenza del Servizio dei Telegrafi le due Officine del gaz della stazione di Milano Centrale e Roma-Termini. Dipende pure dal Servizio stesso l'Officina di riparazione degli orologi ed apparati telegrafici ed elettrici di Milano, nonchè quella succursale di Napoli.

Circa le eminenti qualità di tecnico insigne e di amministratore benemerito noi non sapremmo come meglio rilevarle che riproducendo l'elogio funebre pronunziato sulla tomba del compianto Funzionario dal cav. Rossi, Aggiunto al Capo-Servizio dei Telegrafi.

Ecco le sue belle e commoventi parole:

Sono trascorsi pochi giorni soltanto dacchè ci siamo qui riuniti nel tempio del dolore per dare l'estremo addio ad un distinto funzionario, ad un caro amico, ed eccoci qui nuovamente richiamati da un altro lutto in quella che mi permetterò chiamare famiglia ferroviaria.

E questo appellativo se delimita alquanto il mio concetto, si addice però meglio di ogni altro al caso nostro, poichè piacque sempre all'illustre estinto che ci sta innanzi considerare siccome propria famiglia tutti i suoi collaboratori senza alcuna distinzione di grado, prodigando in ogni tempo ed a tutti i tesori della sua inesauribile benevolenza.

Nè la sincera affabilità, la inalterabile cordialità e squisita cortesia dell'ingegnere **Maroni**, potrà mai essere scordata da quanti ebbero rapporti con Lui, ma specialmente dai moltissimi suoi beneficati a cui la notizia dell'improvvisa sua fine non potrà a meno di lasciare un vuoto nell'animo, come in tutti avrà destato il più sentito cordoglio.

Nel commendatore **Maroni** si è spento uno dei più eletti ingegni, dei più solerti amministratori che, avendo costantemente di mira la tutela degli interessi della Società, consacrò tutta la sua attività ed il suo sapere nell'escogitare nuove forme per raggiungere il duplice scopo di migliorare tutti i rami del servizio che saggiamente dirigeva senza accrescere le passività dell'azienda.

Infatti le sue doti di oculato organizzatore vennero tenute nel debito conto fino dal 1865 allorchè all'ingegnere **Maroni** venne deferito l'incarico di ordinare il servizio telegrafico nelle Ferrovie dell'Alta Italia assunte in esercizio dalla Società della Lombardia ed Italia Centrale, servizio che colla cessione della Rete Governativa alla predetta Società venne a risultare totalmente privo di sistema-

(1) Circa l'accennato Disegno di legge « *Tramvie a trazione meccanica e Ferrovie economiche* » dinanzi al Senato e per richiamo al Progetto stesso dinanzi alla Camera dei Deputati, vedi lo speciale articolo in questo numero a pag. 209.

zione sia tecnica che amministrativa, ed a tutto seppe provvedere con lusinghiero successo l'allora giovine ingegnere, rendendosi così benemerito della Società Ferroviaria che lo rimeritò poi conferendogli il grado di Capo di quel Servizio nel quale la sua indiscutibile competenza venne da tutti riconosciuta, non escluse anche parecchie Amministrazioni estere specialmente in questi ultimi anni, dappoichè i recenti progressi della scienza diedero un notevole impulso agli studi tecnici, cotanto a lui omogenei, e formanti la prediletta sua occupazione.

L'esistenza di questo stimato funzionario si potrebbe sintetizzare nelle due parole: *studio* e *famiglia*, poichè fra queste due nobili cose l'ingegnere **Maroni** divideva tutte le manifestazioni della sua attività e del suo affetto.

E giacchè ho pronunziato il sacro nome *famiglia*, tosto l'animo mio commosso di compagno di lavoro e di amico immagina quanto maggiore sarà lo strazio della vedova, dei figli e del fratello a cui fu rapito il loro carissimo congiunto, quasi repentinamente, mentre pochissimi mesi or sono egli era nel pieno vigore della vita.

Possa la schietta manifestazione del mio profondo dolore ed il generale rimpianto di quanti ebbero campo di conoscere ed apprezzare quell'anima virtuosa, riescire di qualche sollievo all'immenso dolore della costernata famiglia.

Addio, mio ottimo amico. L'imperituro ricordo del fraterno affetto con cui per quasi cinque lustri hai confortato la mia esistenza mi sorreggerà nel doloroso distacco.

Amatissimo amico, addio.

Imponenti riuscirono i funerali dell'ing. comm. *Marco Maroni*; al lunghissimo corteo presero parte le più distinte notabilità delle Amministrazioni ferroviarie, i rappresentanti dell'Ufficio Telegrafi dello Stato, della Ferrovia Nord-Milano molti amici e colleghi dell'estinto.

I cordoni del carro — coperto di magnifiche corone — erano tenuti dai comm. Ratti, Vice-Direttore Generale della Mediterranea, Lampugnani, Segretario Generale della medesima, Magnani, Capo della Ragioneria centrale, ing. Mantegazza, Direttore del Servizio Manutenzione: dal cav. ing. Bianco, Capo-Divisione, dal comm. Fabani, Delegato della Rete Adriatica e dal signor Consolo.

Al Cimitero il cav. Rossi — Aggiunto al Capo Servizio dei Telegrafi della Rete Mediterranea — lesse il discorso pieno d'affetto, che più sopra riportiamo.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 28 marzo u. s. l'on. Luzzatti, Ministro del Tesoro, presentò il disegno di legge, già approvato dalla Camera (1), *Provvedimenti per le strade ferrate complementari;* e chiese che ne venisse deferito l'esame alla Commissione permanente delle finanze. — Il Senato acconsentì.

— *Discussione ed approvazione.* — Circa la discussione ed approvazione del disegno di legge *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche* (2) e circa le modificazioni apportate dall'Ufficio centrale del Senato al testo approvato dalla Camera, vedi lo speciale articolo in questo stesso numero a pag. 209.

Circa una *istanza* presentata al Senato dall' Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale, rinviamo i nostri lettori allo speciale articolo a pag. 211 di questo numero.

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione.* — Il seguito della discussione sul disegno di legge (N. 138 *bis*) *Provvedimenti per le strade ferrate complementari* — intorno allo svolgimento del quale nelle sedute dei giorni 19, 22, 23, 24 e 25 del marzo u. s. dicemmo in uno speciale articolo del nostro n. 13 — ebbe rapido corso nella seduta del 26 stesso mese. In questa, terminata ogni discussione, fu votato ed approvato a scrutinio segreto il disegno di legge.

Nessuna modificazione fu a questo apportata, nè agli articoli, nè alle tabelle *A* e *B* annessevi.

Un articolo aggiuntivo — « Nel quinquennio 1892-97 la spesa per le costruzioni ferroviarie disciplinate dalla presente legge sarà inscritta fra le spese effettive del bilancio dei Lavori Pubblici » — proposto dagli onorevoli Ambrosoli e Pinchia, fu, su proposta del Ministro del Tesoro, rinviato alla discussione del bilancio del Tesoro.

(1) Vedi « Cronaca » di questo numero sotto « Camera dei Deputati ».
(2) Vedi « Cronaca » del n. 9.

Nella votazione a scrutinio segreto — essendosi astenuta la maggior parte dell'Opposizione — il disegno di legge approvato con voti 175 favorevoli e 20 contrari.

— — Nella seduta del 31 marzo u. s. fu approvato senza discussione il disegno di legge *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata* ed un *Ordine del giorno* della Commissione, dei quali pubblicammo il testo nel n. 13, pag. 196, con richiamo al testo ministeriale del disegno di legge ed all'andamento parlamentare del medesimo (1).

Il disegno di legge fu, poi, votato a scrutinio segreto nella seduta del 1° aprile, e fu approvato con voti 181 contro 56.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 20 marzo 1892 (N. 76). — **Prospetto,** del mese di **ottobre 1891**, dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1890; pubblicato dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Guasti di linee della Mediterranea.

In causa delle recenti pioggie avvennero parecchie interruzioni di linee ferroviarie per rottura di manufatti, allagamento dell'argine, ecc.

Per rotture di ponti si dovette sospendere l'esercizio sui tronchi: Trofarello-Carmagnola, Cavallermaggiore-Bra, Savigliano-Fossano.

Per allagamenti, corrosioni, ecc.: sui tronchi Asti-Casale, Asti-Castagnole, Settimo-Brandizzo, Moretta-Cavallermaggiore, None-Candiolo, Casale-Valenza.

Per frane: fra Vernante e Limone, fra Alpignano e Rosta, fra Chiomonte e Salbertrand ed in vari punti della Bra-Savona.

Presentemente tutte le predette linee sono riaperte all'esercizio, ad eccezione del tronco Trofarello-Carmagnola, sul quale effettuasi trasbordo durante la costruzione dei ponti provvisori per la riattivazione completa del servizio, che sperasi di poter effettuare nell'entrante settimana.

Ferrovia Parma-Spezia.

(Avviso d'appalto ad unico incanto per lavori di ripristino e di difesa lungo i tronchi Fornovo-Solignano-Ghiare).

Alle ore 10 antim. del 20 aprile, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Parma, avanti al Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo dei lavori e delle provviste occorrenti per opere di ripristino e difesa lungo i tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare della linea Parma-Spezia, per la presunta somma di L. 223,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con decreto ministeriale in data 14 giugno 1889. e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quelli speciali in data 10

(1) Vedi « Cronaca » del n. 13.

luglio 1890, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Parma.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi tre (3) pel tronco Fornovo-Solignano e di mesi cinque (5) pel tronco Solignano-Ghiare, decorribili dal giorno in cui avrà luogo la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,250, e quella definitiva in L. 22,500, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni otto successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Sparanise-Gaeta

(Per le prove statiche e dinamiche di travate metalliche).

Il Servizio delle Costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha disposto che nei giorni 11 e 12 del corrente mese — come abbiamo già preannunciato nelle « Informazioni » del n. 8, pag. 118 — vengano effettuate le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche comprese fra il fiume Garigliano e la stazione di Gaeta della linea Sparanise-Gaeta. Alle prove delle quali trattasi saranno rappresentati il R. Ispettorato tecnico delle costruzioni ed il R. Ispettorato di Circolo ferroviario di Napoli.

Le travate da sottoporre a prova sono in numero di 20, cioè: N. 1 da m. 1.90; N. 8 da m. 2.40; N. 1 da m. 3.40; N. 1 da m. 4.40; N. 1 da m. 4.70; N. 1 da m. 5.10; N. 1 da m. 5.70; N. 2 da m. 6.70; N. 2 da m. 10.70; N. 1 da m. 18.86 e N. 1 in due campate della luce di m. 46.40 caduna.

><

Apertura di nuove linee della Mediterranea.

(Linea Campiglia Marittima-Piombino) (1).

Facendo seguito alle « Informazioni » dei numeri 11, pag. 166, 9, pag. 133, 8, pag. 118, riconfermiamo che il giorno 5 aprile corrente verrà aperta all'esercizio la *linea Campiglia Marittima-Piombino*, della lunghezza di km. 13.848.

La nuova linea si distacca dalla Pisa-Roma alla stazione di Campiglia Marittima, segue un andamento pianeggiante per circa 10 chilometri, dirigendosi al mare che raggiunge a Porto Vecchio, dove ha luogo l'approdo dei piroscafi che fanno il servizio coll'isola d'Elba; e poi, con pendenza massima del 17.70 per mille, arriva alla stazione terminale di Piombino.

Il raggio minimo delle curve è di metri 250.

Fanno parte della nuova linea la fermata di Poggio all'Agnello e le stazioni di Porto Vecchio e Piombino.

Specifichiamo qui in appresso le particolarità della costruzione, degl'impianti e dei servizi di ciascuna stazione.

Poggio all'Agnello. — Fabbricato a destra di chi arriva da Campiglia Marittima.

Vi è un piano caricatore coperto con tettoia per il ricovero delle derrate, un doppio binario, e la distanza fra i deviatoi estremi è di m. 400.

Detta fermata cade nella Provincia di Pisa, e per ora non sarà ammessa ad alcun servizio pubblico, mancando la strada d'accesso alla medesima.

Porto Vecchio. — Fabbricato a destra di chi arriva da Campiglia Marittima.

Essa stazione è fornita di piano caricatore di testa e di fianco, magazzino merci, bilancia a ponte da 30 tonnellate e sagoma di carico, 3 binari d'incrocio ed un binario per scarico a terra della lunghezza di 180 metri.

(1) Circa la *linea Cuneo-Saluzzo*, vedi le « Informazioni » del n. 13. pag. 197; circa la *linea Rocchetta Melfi-Monteverde, della linea Rocchetta Melfi-Avellino*, vedi « Informazioni » dello stesso n. 13, pag. 198; circa la *linea Roma-Segni* diciamo nella precedente informazione.

Manca di piattaforma e di grue.

La distanza fra i deviatoi estremi è di m. 435.

La stazione cade nella Provincia di Pisa, ed è abilitata a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè dei veicoli e del bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

Piombino. — Fabbricato a sinistra di chi arriva da Campiglia Marittima.

Vi è un piano caricatore di fianco, magazzino merci, rimessa per due locomotive con alloggio per il personale della trazione, un rifornitore, una piattaforma per girare le locomotive, sagoma di carico e 3 binari d'incrocio.

La stazione è sprovvista di grue.

La distanza fra i deviatoi estremi è di m. 372.

La stazione di Piombino cade nella Provincia di Pisa, ed è abilitata a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè dei veicoli e del bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

Le distanze fra le nuove stazioni sono così designate:

Da Campiglia Marittima: a Poggio all'Agnello, chilometri 5; a Porto Vecchio, 13; a Piombino, 14;

Da Poggio all'Agnello: a Porto Vecchio, chilometri 8; a Piombino, 9;

Da Porto Vecchio a Piombino, chilometri 2.

><

Stazione di Casarsa

(Progetto di lavori di ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di Casarsa.

Tali lavori, la cui esecuzione è dipendente dall'innesto nella stazione medesima delle nuove linee Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona, richiedono una spesa totale di L. 319,400. Si propone che all'esecuzione dei lavori stessi venga provveduto mediante appalto a licitazione privata, formando due lotti; uno per i movimenti di terra e per le opere murarie, e l'altro per la fornitura della tettoia metallica della rimessa locomotive. In economia verrebbero eseguiti i lavori riguardanti la provvista e posa in opera dei materiali d'armamento e dei meccanismi fissi.

><

Per l'impianto di apparecchi Bianchi-Servettaz, ecc. nelle stazioni della linea Genova P. P.-Sarzana.

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato alla superiore approvazione il preventivo della spesa occorrente pell'impianto di apparecchi centrali idrodinamici del sistema Bianchi-Servettaz, in tutte le stazioni della linea Genova P.P.-Sarzana (esclusa quella di Vezzano) e del sistema di blocco Hodgson in tutte le stazioni stesse, compresa Vezzano.

La spesa complessiva occorrente per i detti impianti ammonta a L. 885,000; delle quali L. 683,159.50 per l'impianto degli apparecchi centrali e del sistema di blocco; e le rimanenti L. 201,840.50 per le comunicazioni elettriche, telefoniche e ripetitori ottici di segnali, ecc.

><

Officine di Pietrarsa.

(Progetto impianto arredamento nuovi riparti calderai e tenders).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione superiore il preventivo della spesa di L. 125,098.25 e le proposte relative all'impianto dell'arredamento dei nuovi riparti calderai e tenders nelle Officine di Pietrarsa.

La spesa suindicata considera: 1. l'acquisto e messa in opera della trasmissione principale completa; 2. l'impianto della forza motrice nel riparto calderai, utilizzando un motore proveniente dalle Officine di Torino; 3. l'acquisto di 4 grues scorrevoli, a fune, di cui 2 della portata di 15 tonnellate pel riparto calderai e 2 della portata di 25 tonn. per il riparto tenders; 4. l'acquisto di due carrelli trasbordatori a petrolio, di cui uno da 20 tonnellate e l'altro da 50 tonnellate.

><

Aumento di stipendio e gratificazioni al personale della Mediterranea.

Nella seduta del 30 marzo scorso, del Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, sono state approvate le proposte di aumento di stipendio e di gratificazioni al proprio personale nella somma complessiva di L. 442,569, distribuita in N. 4820 agenti nella misura seguente:

Aumenti da L. 150 e meno ad agenti	N.	3631
» » » 300 a L. 150 »	»	668
	N.	4299

Le proposte di gratificazioni al personale furono accordate nella somma complessiva di L. 39,637, distribuita su N. 521 agenti.

Di conformità poi alla precedente deliberazione, colla quale il Consiglio d'Amministrazione prefato aveva stanziato per dette proposte la somma di L. 440,000, da devolversi quasi esclusivamente ad agenti provvisti di stipendio inferiore alle L. 2400, gli aumenti ora approvati furono appunto concessi ad agenti tutti con stipendio non superiore alle L. 2400, fatta eccezione di 7 soltanto, ai quali, per meriti e circostanze specialissime, fu accordato l'aumento di L. 300 pur essendo provvisti di stipendio di L. 2400.

><

Prodotti della Rete Adriatica nel 1891.

(Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1891 e parallelo coi prodotti accertati del 1890, depurati dalle imposte governative (1).

Lunghezza. — La media dei chilometri esercitati nell'anno 1891 fu di 5,218.43; dei quali 4,204 per la Rete principale e 1,004.43 per la Rete complementare. La media dei chilometri esercitati nel 1890 fu di 5,189.43; dei quali 4,055 per la Rete principale e 1,134.43 per la Rete complementare. Nel 1891 vi fu adunque un aumento di 149 chilometri per la Rete principale, e una diminuzione di chilometri 130 per la Rete complementare.

Prodotti complessivi — Nell'anno 1891 il totale dei prodotti approssimativi del traffico fu di L. 107,146,442.42; delle quali 100,452,057.82 per la Rete principale, e 6,694,384.60 per la Rete complementare. Nell'anno 1890 il totale dei prodotti accertati fu di L. 106,659,075.96; delle quali 99,565,150.85 per la Rete principale, e 7,093,925.11 per la Rete complementare. Nel 1891 vi fu adunque un aumento di L. 886,906.97 per la Rete principale e una diminuzione di L. 399,540.51 per la Rete complementare.

Prodotti secondo le categorie del traffico. — Per maggiore chiarezza componiamo il seguente prospetto numerico:

(1) Per i prodotti della *Rete Mediterranea* nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92, vedi « Informazioni » del n. 2, pag. 22. Per i prodotti della *Rete Sicula* nello stesso periodo, cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1891, vedi « Informazioni » del n. 3, p. 40.

A) *Rete principale.*

Categoria		1891	1890
Viaggiatori . .	L.	37,497,614.46	36,747,621.15
Bagagli . . .	»	1,692,322.94	1,713,625.16
G. V.	»	13,547,841.32	13,596,500.57
P. V.	»	47,199,615.78	47,077,364.29
Diversi . . .	»	514,663.32	430,039.68
Totali	L.	100,452,057.82	99,565,150.85

B) *Rete complementare.*

Categorie		1891	1890
Viaggiatori . .	L.	2,322,620.35	2,578,541.25
Bagagli . . .	»	56,045.86	59,898.73
G. V.	»	707,248.64	813,020.18
P. V.	»	3,535,240.50	3,598,905.96
Diversi . . .	»	73,229.25	43,558.99
Totali	L.	6,694,384.60	7,093,925.11

Prodotto chilometrico. — Nell'anno 1891 il prodotto chilometrico della Rete principale fu di L. 23,894,40; quello del 1890 fu di L. 24,553.67; donde una diminuzione di L. 659.27 nel 1891. Nel 1891 il prodotto chilometrico della Rete complementare fu di L. 6,664.86 contro L. 6,253.29 nel 1890; donde un aumento di L. 411.57 nel 1891.

Lago di Garda. — Nell'anno 1891 il totale dei prodotti ammontò a L. 197,295.63 contro L. 181,165.32 nel 1890; donde un aumento di L. 16,130.31 nel 1891. Nello stesso anno aumentarono i prodotti dei viaggiatori e delle merci per L. 16,265.94 e L. 3,939.56 rispettivamente; diminuirono invece i prodotti diversi per lire 4,079.19.

><

Ferrovia Ceva-Ormea

(Stato lavori tronco Val d'Inferno-Ormea al 1° marzo 1892).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del 4° tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Val d'Inferno e Ormea, in appalto alla Impresa Rosazza Cesare Alessandro, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° marzo prossimo passato.

Le *espropriazioni* sono complete.

Le *opere d'arte maggiori* sono due, cioè: Viadotto Isolalunga del quale si hanno chiusi 20 archi coi timpani relativi; ed il Viadotto Ormea pel quale sono chiusi 35 archi pure coi relativi timpani.

Le *gallerie naturali* sono quattro e trovansi quasi ultimate; le *gallerie artificiali* sono cinque e trovansi in costruzione.

Per la *stazione di Ormea* si hanno ultimati: il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il magazzino del carbone; sono in costruzione il piano caricatore scoperto, il magazzino merci, il rifornitore e la rimessa locomotive: sono ancora da iniziare i marciapiedi.

Per la *fermata di Nasagò* il fabbricato viaggiatori può considerarsi ultimato; i cessi ed i marciapiedi sono in costruzione.

La situazione degli altri lavori risulta dal seguente specchietto:

		Previsto	Ultimato	In costruz.	Da iniziare
Opere d'arte minori .	N.	52	34	10	8
Muri di sostegno . .	»	9	8	1	—
Muri di controriva . .	»	8	4	1	3
Case cantoniere . . .	»	8	6	1	1
Deviazioni di strade .	»	34	11	20	3
Opere di consolidamento	»	4	3	1	—
Passaggi a livello . .	»	7	—	3	4

Le *chiusure* non sono ancora state iniziate. L'importo dei lavori eseguiti a tutto febbraio p. p. rileva a circa L. 2,225,000.

><

Per fornitura di meccanismi e materiale fisso.

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto per la fornitura e posa in opera dei meccanismi e del materiale fisso occorrenti per i due tronchi della *ferrovia Salerno-San Severino* compresi fra Salerno-Fratte e Capezzano.

La spesa considerata in progetto ammonta a L. 27,000, delle quali, per lavori e provviste comprese in appalto, L. 25,055.50.

I materiali e meccanismi da provvedere sono i seguenti: N. 2 segnali a distanza, di cui uno allo scoperto ed uno in galleria con m. 500 di trasmissione pel primo e m. 700 pel secondo dei segnali stessi; N. 2 sonerie elettriche; N. 2 piattaforme girevoli del diametro di m. 5.50; N. 1 bilancia a ponte, a rotaia continua, a ponte fisso, della portata di 30 tonnellate; N. 1 grue da pesi della portata di 6 tonnellate; N. 1 sagoma di controllo del carico dei vagoni; N. 2 cancelli in ferro da m. 6; N. 1 davanzale per piano caricatore; N. 5 tabelle monitorie per passaggi a livello; N. 8 sbarre per passaggio a livello, di cui 4 da m. 2; 2 da m. 3 e 2 da m. 3.50.

><

Alla conferenza per la riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Sappiamo che a rappresentante della *Navigazione Generale Italiana*, nella conferenza da tenersi presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, per la riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo — di cui nelle « Informazioni » del n. 12, pag. 182, e del n. 13, pag. 199 — è stato delegato il signor cav. Enrico Tomaselli, Capo di Sezione presso la Direzione Generale della Società anzidetta.

><

Ferrovie Ungheresi
(Risultati delle tariffe a zone nei primi due anni).

La Direzione Generale delle Ferrovie Ungheresi ha testè pubblicata una relazione sui risultati ottenuti dalla applicazione delle tariffe in zone per il trasporto dei viaggiatori durante i primi due anni dalla entrata in vigore di queste, cioè dal 1° agosto 1889 al 31 luglio 1891; intorno a cui dicemmo già nel n. 4, pag. 57.

Questa relazione, oltre al contenere precisi dati statistici sul numero dei viaggiatori e dei bagagli e sui proventi dell'esercizio, indica le maggiori spese derivate dalla maggiore intensità del traffico, distintamente per le diverse zone e per le differenti classi dei posti. Dalle conclusioni della relazione medesima si rileva che, quantunque si abbia avuto aumento nelle spese, tuttavia il prodotto netto è risultato abbastanza significante.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(Servizio Italo-Austro-Ungarico e Italo-Germanico).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un *primo supplemento alla tariffa colle Poste Austro-Ungariche pei trasporti a grande velocità* da stazioni italiane ferroviarie e lacuali, nonchè da località della Valtellina, ai punti di scambio (Ala, Gorizia e Pontebba-Confine) e da questi a località della Monarchia Austro-Ungarica ed alle principali città della Germania.

Questo primo supplemento al prontuario pei trasporti a grande velocità in servizio diretto di corrispondenza colle Poste austro-ungariche, attuato il 1° settembre 1890, è andato in vigore dal 1° corrente aprile.

(Servizio diretto Italo-Inglese, via Modane e via Gottardo).

Col 15 aprile andranno in vigore le seguenti due nuove tariffe:

1° Tariffa speciale comune N. 300 G. V., pel trasporto di merci, seta e derrate alimentari da determinate stazioni italiane a Londra o viceversa, in transito per la Francia, via Modane;

2° Tariffa speciale pel trasporto delle merci a grande velocità in servizio diretto fra Londra e determinate stazioni italiane, via Gottardo-Basilea-Anversa.

(Servizio diretto Italo-Francese).

A datare dal 1° aprile fu soppressa la tariffa speciale comune d'importazione e di esportazione per merci e derrate in transito sulle linee francesi N. 201 G. V. (via Modana), che, come da avviso in data 20 marzo 1891, era stata mantenuta in vigore solo per la parte concernente il percorso francese, compreso quello da Modana confine a Modana stazione.

Col 1° maggio p. v. verrà soppressa la tariffa speciale comune N. 401 P. V., vigente pel trasporto di merci in esportazione, in importazione od in transito della Francia.

In conseguenza di tale soppressione, dalla stessa data rimarranno pure abrogati la tariffa combinata pel trasporto a vagone completo di derrate alimentari in esportazione dall'Italia via Modana (Tariffa speciale N. 55 a P. V. accelerata pel percorso italiano e tariffa speciale comune N. 401 P. V. pel percorso francese) attuata nell'ottobre 1886 ed il relativo supplemento 11 febbraio 1887.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di proroga).

Le Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di prorogare per altri due anni, e sempre in via di esperimento, la *tariffa locale N. 227 P. V.*, relativa ai trasporti del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo e per cantieri, la quale scade col 31 maggio p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento del rilevato al km. 179-600 della *ferrovia Canicattì-Licata*;

2. Progetto per sostituire un passaggio a livello al sottovia al km. 18.092 della *ferrovia Torino-Cirié-Lanzo*;

3. Progetto di un muro di difesa alla sponda sinistra del fiume Freddo e di una fogna drenaggio presso il km. 71.910 della *ferrovia Palermo-Trapani*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Venezia-Trento per Valsugana. — *Nella Camera dei Deputati italiana.* — Con richiamo a precedenti notizie nel n. 12, pag. 184, ed a proposito specialmente di quanto abbiamo annunciato nel n. 43 del 1891, pag. 689, accenniamo a nuove dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, fatte stavolta nella Camera dei Deputati.

Nella seduta del 26 marzo u. s. discutevasi alla Camera il disegno di legge sui provvedimenti per le strade ferrate complementari — di cui diciamo nella « Cronaca parlamentare » di questo numero — l'on. Cavalletto raccomandò la sollecita costruzione della linea *Bassano-Primolano.*

Il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarò che quando l'Austria abbia costrutto la linea che si dovrebbe congiungere col tronco Bassano-Primolano, si provvederà sollecitamente alla costruzione del tronco Bassano-Primolano.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — *Assemblea e relazione 1891.* — A Roma si tenne il 27 marzo u. s. l'Assemblea generale degli azionisti, alla quale intervennero i rappresentanti di 8006 azioni con voti 1598.

La relazione del Consiglio e relativo bilancio vennero approvati all'unanimità.

Il dividendo per l'esercizio 1891 venne stabilito in L. 18 (quello del 1890 fu di L. 17.50) pur mandando a nuovo un saldo di L. 3,612.59 e L. 41,829 alla riserva, oltre gli ammortamenti statutari.

Il saldo del dividendo in L. 8 sarà pagato a datare dal 1° luglio p. v. Il primo acconto in L. 10 venne pagato il 1° gennaio scorso.

Ferrovie Nord-Milano. — *Per l'attivazione di treni-viaggiatori a gravità.* — Facendo seguito a quanto abbiamo detto nel n. 51 del 1891, a pag. 816, circa l'attivazione di treni-merci a gravità nel tratto da Inverigo a Bovisa della *linea Milano-Incino-Erba*, aggiungiamo che la stessa Direzione della Società per le ferrovie Nord-Milano ha presentato domanda di autorizzazione ad attivare treni speciali a gravità per viaggiatori tra Varese e Tradate della *linea Milano-Varese-Laveno.*

Ferrovia economica Francavilla-Ceglie-Martina con diramazione Ceglie-San Vito. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il predetto Consiglio ha approvato, con alcune avvertenze, il progetto di massima, presentato dall'Amministrazione Provinciale di Lecce, per la costruzione della ferrovia economica a scartamento ordinario Francavilla-Ceglie Martina verso Locorotondo, con diramazione Ceglie-San Vito dei Normanni, stazione omonima.

Circa il progetto stesso rinviamo i nostri lettori a quanto ne abbiamo detto nel n. 11, pag. 169.

Ferrovia economica Napoli - Piedimonte d'Alife. — *Esibizione del progetto Pepe al Consiglio provinciale di Caserta.* — In seguito alla deliberazione del Consiglio Provinciale di Terra di Lavoro (Caserta), che abbiamo pubblicata nelle « Informazioni » del n. 4, pag. 55, è scaduto il 18 marzo u. s. il termine per la esibizione dei progetti per la costruzione della linea.

Tre erano i progetti di cui erasi precedentemente occupato lo stesso Consiglio provinciale, come accennammo nel n. 48 del 1891, pag. 767, con richiamo a numeri precedenti.

Annunciasi ora che, alla precitata scadenza del 18 marzo u. s., uno solo fu ripresentato, quello cioè del marchese Pepe di Napoli.

Tramvie Occidentali a vapore di Torino. — *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 28 marzo u. s. ebbe luogo a Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima delle Tramvie Occidentali a vapore di Torino.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione risulta essenzialmente che il persistente disagio economico ha dato luogo ad una diminuzione di incassi nel decorso esercizio 1891; così che non è possibile alcun riparto agli azionisti.

Per provvedere al migliore assetto della Società il Consiglio d'Amministrazione (oltre alla gratuità delle funzioni come pel passato, così ora di tutti gli amministratori) ha domandato, fra altro, l'autorizzazione a cessare dall'esercizio della linea di Venaria Reale, riguardo alla quale l'esperienza tratta dalle condizioni attuali ha dimostrato in modo sicuro costituire una continua e crescente passività.

L'assemblea approvò il bilancio al 31 dicembre 1891 e le relazioni del Consiglio e dei Sindaci, accordando al Consiglio la chiesta autorizzazione, nonchè quella di trattare e provvedere per l'impianto e l'esercizio di una linea pel trasporto dei carboni sul corso Regina Margherita in Torino.

— *Assemblea straordinaria per riduzione di capitale.* — Gli azionisti, convenuti contemporaneamente in assemblea straordinaria per deliberare sulla riduzione del capitale sociale, non poterono tenere il 28 marzo u. s. l'assemblea stessa per la mancanza del numero legale fissato a tale scopo.

Tramvia Pinerolo - Perosa Argentina. — *Assemblea e relazione 1891.* — Il 27 marzo u. s. si tenne a Pinerolo l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima per la tramvia Pinerolo-Perosa Argentina.

Erano presenti oltre 70 azionisti, rappresentanti più di 3/5 del capitale sociale.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e annesso bilancio furono approvati all'unanimità con voto di encomio all'Amministrazione e al Direttore pel sempre miglior andamento della Società; che, malgrado le spese occorse, permise di distribuire anche in quest'anno un dividendo di lire 4 per azione.

Tramvia Monza - Trezzo - Bergamo. — *Per l'allacciamento della tramvia, alla stazione di Monza.* — A complemento di quanto abbiamo annunziato nel n. 8, pagina 121, aggiungiamo che i lavori di allacciamento sono già eseguiti ed in attesa dell'approvazione governativa alla convenzione del 10 febbraio u. s., ha già luogo, in via provvisoria, il servizio cumulativo pei viaggiatori.

Funicolare di Superga. — *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 26 marzo u. s. ebbe luogo a Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima per la ferrovia funicolare di Superga.

Eranvi rappresentate 1257 azioni.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione e dall'annesso bilancio 1891 riassumiamo:

La gestione dell'esercizio della funicolare Sassi-Superga nel 1891 ha dato pur troppo un disavanzo superiore alle L. 10,000.

Confrontando il prodotto del 1890, che era di L. 51,028.55, con quello del 1891, risultante in L. 46,389.35, si ha una differenza in meno, per l'ultimo esercizio, di L. 4639.20, dovuta alla crisi economica che travaglia il nostro paese e che deve naturalmente influire di più sopra una ferrovia di lusso e di piacere, che è pochissimo usata per necessità e per traffico commerciale.

La relazione ed il bilancio sono dall'assemblea approvati all'unanimità.

Tramvia a vapore Milano-Baggio-Abbiategrasso. — *Assemblea degli adesionisti.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 42 del 1891, pag. 673, circa la nomina di una Commissione esecutiva, o Comitato promotore, aggiungiamo che questo ha ultimato gli studi dei quali era incaricato, ed ha convocato gli adesionisti per domenica 27, per deliberare i mezzi d'attuazione del progetto che serve a meglio collegare Milano con uno dei centri agricoli più importanti della provincia.

Il presidente, signor Enrico Torrani, riassunse la storia della costituzione del Comitato promotore e relativi studi; e l'ing. Carlo Manni fece una dettagliata relazione del pro-

getto tecnico finanziario, di cui demmo in seguito alcuni cenni.

Dopo di ciò l'assemblea approvava all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« Esaminato il progetto presentato dal Comitato esecutivo;

« Udita la relazione tecnico finanziaria;

« Se ne approvano in massima le conclusioni e deliberasi di iniziare una prima sottoscrizione privata, la quale abbia a raggiungere almeno il numero di 1500 azioni sottoscritte da L. 250 cadauna, avanti di lanciare la sottoscrizione pubblica pel collocamento dell'intero numero di 4000 azioni, in cui verrà diviso il capitale richiesto di un milione. Oltre di che si dà facoltà al Comitato esecutivo di procedere alla nomina di sub-comitati locali per facilitare la sottoscrizione medesima ».

Seduta stante, la sottoscrizione venne inaugurata con la sottoscrizione di un numero ragguardevole d'azioni.

— *Progetto.* — Il progetto fu compilato dagli ingegneri Manni, Mereghetti e Taramelli.

La linea avrà una lunghezza di chilometri 23.300 su terreno poco accidentato; e toccherà i Comuni di Baggio, Cusago, Cisliano, Albairate ed Abbiategrasso, servendo una zona di circa 20,000 abitanti, la quale ora è circoscritta, per quanto riguarda i mezzi di comunicazione, da una parte, dalla linea ferroviaria Milano-Abbiategrasso, e dall'altra dal tram Milano-Magenta.

La tramvia percorrerà fino a Cisliano la strada comunale, che bisognerà però allargare; dopo Cisliano e fino alla strada di circonvallazione di Abbiategrasso avrà una sede propria.

Il materiale si comporrebbe di 20 vagoni per passeggieri e 20 per merci, oltre ad un conveniente numero di locomotive.

Questi i dati tecnici; veniamo ora al progetto finanziario.

La spesa d'impianto, compreso espropriazioni, atterramento piante, costruzione di due stazioni, una a Milano e l'altra ad Abbiategrasso, ponte sul Naviglio, armatura e via dicendo, è preventivata in un milione.

L'ing. Manni ha calcolato gli introiti per movimento passeggieri e merci in L. 172,000, e le spese in L. 115,000, compreso l'ammortamento. Si avrebbe quindi un utile netto annuo di L. 57,000, corrispondente all'interesse del 5,60 0|0 sul capitale impiegato.

La concessione della linea sarebbe per 60 anni.

Si tratterebbe di costituire una Società Anonima di 4000 azioni da 250 lire cadauna, da versarsi per 3|10 all'atto della costituzione della Società. Le sottoscrizioni si farebbero per ora in via privata, salvo decidere, quando avessero raggiunta la cifra di 1500, se convenga renderla pubblica.

Tramvia Lecco-Vimercate. — *Deliberazioni dell'adunanza 27 marzo per la costruzione.* — L'adunanza per la progettata linea tramviaria Lecco-Vimercate ebbe luogo, come abbiamo preannunciato nel n. 12, pag. 185, a Lecco il 27 marzo u. s., e fu presieduta dal sindaco, avv. Guido Ghislanzoni.

L'avv. Gaetano Favini, presidente della Società Anonima per le tramvie della Brianza, fece una chiara esposizione del come il primo progetto Lecco Barzanò dovette essere abbandonato e della necessità ora dell'allacciamento Lecco con Vimercate, e che la nuova linea, pur toccando Vimercate a vece di Monza per via di Barzanò, si aveva da Lecco a Milano la tratta di una medesima percorrenza.

Altri svolse anche l'argomento sulla convenienza o meno di modificazione del tracciato dal punto di partenza da Olginate verso Lecco, abbandonando la sponda destra per quella sinistra dell'Adda con un ponte ad Olginate.

Infine fu approvato ad unanimità il seguente *Ordine del giorno:*

« L'assemblea delibera di accettare in massima la costituzione della Società per la costruzione della tramvia Lecco-Vimercate-Milano e passa alla nomina di un Comitato locale, coll'incarico di studiare il progetto sotto il punto di vista tecnico e finanziario e di riferire in merito, proponendo anche eventuali modificazioni del tracciato sul tratto Lecco-Vimercate ».

Conseguentemente furono nominati a membri del *Comitato promotore* i sindaci dei Comuni di Lecco, Olginate e Calolzio, il presidente della Camera di Commercio di Lecco, e parecchi altri.

Tramvia a vapore Rovato-Iseo. — *Per la nomina di un Comitato ad Iseo.* — Conseguentemente a quanto abbiamo annunciato nel n. 10, pag. 152, il 24 marzo u. s. ebbe luogo ad Iseo un'adunanza di molti signori d'Iseo e della riviera allo scopo di formare il Comitato che, di concerto con quello di Rovato, concreti le forme per addivenire alla costituzione definitiva d'una Società per la costruzione della tramvia Rovato-Iseo. Era presente anche il progettista signor Cesana che, a richiesta, diede ampie e soddisfacenti spiegazioni della bontà ed utilità dell'operazione.

Fu eletto un Comitato coll'incarico di mettersi d'accordo con quello di Rovato — di cui dicemmo nel n. 16 del 1891, pag. 251 — onde dar tosto principio alla sottoscrizione delle azioni e far le pratiche presso la Deputazione provinciale allo scopo di ottenere quelle opere di adattamento alla strada provinciale, che, a quanto appare, sono di poca entità.

Tramvie a vapore di Napoli. — *Linea da piazza Salvator Rosa al Vomero.* — La Società delle Tramvie Napoletane presentò il progetto di massima per la costruzione di una tramvia a vapore da piazza Salvator Rosa alla nuova piazza ottagonale del Vomero a Napoli.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il detto progetto di massima, emettendo parere che, con alcune condizioni e riserve, possa accordarsi la concessione alla Società richiedente.

La progettata linea ha una lunghezza complessiva di m. 2260.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Attivazione di nuova tratta del doppio binario.* — È stato annunciato che col giorno 1° aprile sarebbesi attivato il secondo binario sulla *tratta dalla stazione di Lavorgo a quella di Giornico*, i lavori del quale sono completamente ultimati.

Detti lavori comprendevano l'allargamento di due gallerie diritte, di due gallerie elicoidali, del grande viadotto alla Biaschina e del ponte sul Ticino oltre ai lavori non indifferenti di tagli di roccia, di muri di sostegno e di contromuri; eppure essi procedettero tanto speditamente e tanto regolarmente da meravigliare che il loro compimento siasi effettuato in così breve spazio di tempo mercè l'abile ed esperta Direzione coadiuvata da un ottimo personale tecnico.

È preveduta eziandio l'attivazione per il 1° di maggio dell'*ultimo tronco da Giornico stazione a Biasca stazione*; e così la rampa meridionale della linea del Gottardo sarà tutta a doppio binario e ciò prima del tempo stabilito dalla relativa convenzione.

Ferrovie Francesi. — *Concessione di nuove linee nel dipartimento del Varo alla « Compagnia des Chemins de Fer du Sud de la France ».* — Della rete ferroviaria di questa Società, di cui alcune linee addentransi nelle valli che fanno capo alla nostra cerchia alpina occidentale, abbiamo detto ampiamente in uno speciale articolo del n. 24 del 1891, pag. 373. Successivamente, poi, abbiamo dato notizie di altre linee ferroviarie francesi tendenti alle Alpi Marittime nei numeri 35, pag. 561; 36, pag. 577; 52, pagina 831.

Annunciamo ora che il Consiglio Generale del Varo, nella Sessione straordinaria tenuta il 15, 16 e 17 marzo u. s. a Draguignan, si occupò specialmente della questione

intorno alla rete dipartimentale delle ferrovie d'interesse locale.

Alla Compagnia delle ferrovie del Sud della Francia vennero concesse le seguenti linee:

Da Hyères a Tolone, chilometri 22; da Fréyus a Fayence, 31; da Salernes a Brignoles, con allacciamento da Carcès a Besse e da Montfort a Barjols, 59.

La predetta Compagnia è già concessionaria, nello stesso dipartimento del Varo, della linea, aperta all'esercizio, da Hyères a Saint-Raphael, lunga 80 chilometri.

Ferrovie Svizzere. — *Dal rapporto sull'esercizio 1891 della ferrovia Lugano-Monte S. Salvatore.* — Dal III Rapporto del Consiglio d'Amministrazione della ferrovia del Monte San Salvatore riassumiamo i seguenti dati statistici:

I risultati dell'esercizio 1891 furono inferiori a quelli del 1890.

		1891	1890
Passeggieri trasportati	N.	27,801	33,885
Merci trasportate . .	Chilog.	15,030	1,957,026
Treni attivati . . .	N.	5,374	6,352
Utile netto	Fr.	14,707.81	29,334.17

Circa il peso delle merci trasportate nel 1890 bisogna osservare come in tale anno eravi in costruzione l'albergo.

Circa il numero dei treni attivati aggiungiamo che: i 5374 del 1891 dividonsi in 4366 ordinari, 342 speciali e 666 di servizio; i 6352 del 1890 dividonsi in 3936 ordinari, 624 speciali e 1792 di servizio.

Ferrovie Inglesi. — *Traffico dei viaggiatori dal 1850 al 1890.* — Da recenti statistiche pubblicate dal « Board of Trade », componiamo il seguente prospetto sul numero dei viaggiatori di ciascuna delle tre classi trasportati per ogni chilometro esercitato sulle linee del Regno Unito negli anni dal 1850 al 1890.

Anni	Chilometri esercitati	Numero dei viaggiatori per chilometro			
		in 1ª classe	in 2ª classe	in 3ª classe	nelle tre cl.
1850	10,184	826	2,663	5,276	8,765
1854	12,964	1,112	2,925	4,530	8,567
1860	16,967	1,226	2,919	5,761	9,906
1865	21,395	1,340	3,309	7,078	11,727
1870	24,014	1,273	2,966	8,960	13,199
1871	24,755	1,440	3,273	10,446	15,159
1872	25,460	1,479	2,846	12,283	16,608
1873	25,892	1,479	2,716	13,390	17,585
1874	26,482	1,483	2,729	13,870	18,082
1875	26,819	1,629	2,629	14,642	18,900
1876	27,164	1,151	2,483	15,719	19,353
1877	27,494	1,343	2,149	14,419	17,911
1878	27,906	1,244	2,063	14,755	18,062
1879	28,490	1,383	2,194	16,187	19,764
1880	28,872	1,282	2,252	17,585	21,119
1881	29,261	1,298	2,203	17,791	21,292
1882	29,715	1,252	2,211	19,587	23,050
1883	30,076	1,218	2,190	19,329	22,737
1884	30,371	1,138	2,050	19,701	22,889
1885	31,162	1,041	1,957	19,575	22,573
1886	31,224	1,035	1,904	20,435	22,913
1887	31,520	933	2,034	20,248	23,215
1888	31,897	948	1,984	20,342	23,274
1889	32,108	934	1,950	21,240	24,124
1890	32,317	934	1,946	22,424	25,304

Dal precedente prospetto è facile cosa dedurre il numero dei viaggiatori in ciascuna classe per ogni anno ed il numero complessivo di essi.

Ci basta far osservare in generale la stazionarietà dello sviluppo del numero dei viaggiatori in 1ª e 2ª classe, mentre il numero dei viaggiatori della 3ª classe salì da circa 5000 nel 1850 ad oltre 22,000 nel 1890.

Per precedenti notizie statistiche sulle ferrovie inglesi vedi n. 45 del 1890, pag. 721.

Ferrovie Greche. — *Circa il pagamento degli operai della ferrovia Mily-Calamata.* — Un telegramma da Atene, in data 30 marzo u. s., annuncia che il Governo greco, onde terminare le divergenze colla Compagnia di costruzione della ferrovia Mily-Calamata riguardo al pagamento degli operai, invocò la decisione di un tribunale competente, secondo la Convenzione.

Di questa questione abbiamo fatto cenno in precedenti numeri, specialmente in rapporto agli operai italiani; rinviamo in proposito i nostri lettori al n. 9, pag. 137.

Ferrovie Russe. — *Riscatto della ferrovia Varsavia-Terespol.* — Facendo seguito a quanto abbiamo accennato nel n. 40 del 1891, pag. 641, annunciamo che riconfermasi dalla *Novoie-Vremia* il riscatto da parte del Governo della ferrovia Varsavia-Terespol.

Secondo il giornale russo, il riscatto fu deciso dal Governo.

— *Fusione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato con quella delle ferrovie private.* — A complemento delle notizie pubblicate nel n. 4, pag. 58, circa l'istituzione di una *Direzione generale delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie private*, aggiungiamo che nei Circoli amministrativi russi commentasi la risoluzione del Governo di fondere l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con quella delle ferrovie private. È imminente un decreto che darà al Ministero delle vie e comunicazioni il diritto di accordare o rifiutare la sanzione alla nomina degli impiegati delle ferrovie dello Stato o private, e alle elezioni di direttori delle ferrovie private.

— *Prodotti nel 1891.* — Il totale generale dei prodotti della rete ferroviaria russa nel 1891 fu di rubli 285,397,000; dei quali spettano 77,475,000 alle linee d'esercizio private.

Il prodotto medio per ogni versta (ossia metri 1,067) fu nel 1891 di rubli 10,442 con un aumento del 1/2 per cento sul prodotto medio del 1890.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Compimento di studi nel Caucaso.* — Annunciasi che gli ingegneri, i quali cominciarono l'anno scorso gli studi di un tracciato ferroviario attraverso le creste del Caucaso, compirono i loro lavori; e che il progetto fu presentato al Ministero.

— *Studi per una ferrovia tra la Persia ed il Caucaso.* — Annunciasi pure che il Governo Russo si occupa del progetto di congiungere con una nuova ferrovia il Caucaso alla Persia.

La nuova linea staccherebbesi da Adgicabula al sud-est di Baku, e, attraversando la steppa di Mogan, toccherebbe le città di Beliassuvar e Lencoran, per far capo ad Astara sulla frontiera della Persia.

Gli studi preliminari di questa linea sono stati affidati all'ing. Radzyg; il quale, dopo parecchie escursioni compiute nelle regioni che dovrebbero essere attraversate dalla ferrovia, trasse convinzione che la costruzione di questa non incontrerebbe gravi difficoltà.

Si dovranno, bensì, gettare molti ponti, e cioè sui fiumi Kora, Viliach, Kombachy, Lencoranka, Kaladaghny e Bossadaghny; ma un solo, quello sul Kora, avrà qualche importanza per la larghezza del fiume.

Notizie Diverse

Terzo cambiamento decennale delle cartelle del Consolidato 5 e 3 per cento. — *Dal 1° aprile* 1892, in relazione alla Convenzione stata conclusa addì 3 giugno 1891 tra il Ministero del Tesoro e la Banca Nazionale del Regno, al 31 del marzo u. s. è scaduto il termine assegnato per l'incarico dato alla Banca medesima di eseguire il cambio decennale semplice delle cartelle al portatore del Consolidato 5 e 3 per cento.

A partire dal 1° aprile 1892, le domande per il cambio decennale delle cartelle del Consolidato 5 e 3 per cento dovranno essere presentate:

a) In Roma, alla Direzione Generale del Debito pubblico;

b) Nelle altre località del Regno, alle Intendenze di finanza.

Pagamento della rendita Consolidato 5 per cento. — Il Ministro del Tesoro ha disposto che il pagamento della rendita Consolidato Italiano 5 per cento al portatore e mista, scadente il 1° luglio 1892, abbia principio in tutte le provincie del Regno col giorno 1° del corrente aprile.

Ammontare del Debito Pubblico alla fine degli esercizi 1862, 1867, 1872, 1877, 1882, 1887-88, 1888-89, 1889-90, 1890-91 e 1891-1892 e consumo patrimoniale nei detti esercizi. — Da un *Allegato* alla Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge « Emissione dei buoni del Tesoro a lunga scadenza » (1) componiamo il seguente prospetto in due colonne.

Nella colonna prima diamo il *valore capitale del Debito Pubblico,* non compreso il montare del debito fluttuante, perchè questo figura nel *Totale* di cui nella colonna seconda. Per valore capitale, poi, si è indicato il valore legale o nominale giusta la costituzione dei singoli debiti, come risulta dalle situazioni pubblicate annualmente dalla Direzione Generale del Tesoro.

Nella colonna seconda diamo il *Totale dell'ammontare del Debito Pubblico e del consumo patrimoniale*, ossia il totale: del valore capitale del Debito Pubblico, di cui nella colonna prima; del disavanzo del Tesoro; dell'eccedenza dei residui passivi sugli attivi o viceversa; del Debito verso la Banca Nazionale per il corso forzoso e biglietti di Stato quando quello fu soppresso; del consumo progressivo del patrimonio dipendente da alienazione di beni demaniali, affrancazioni di canoni e riscossioni di crediti.

Esercizi	Valore capitale del Debito Pubblico	Totale
1862	3,109,440,386.12	3,561,517,674.06
1867	6,889,950,816.11	7,428,353,106.38
1872	8,697,204,379.74	10,183,832,464.70
1877	10,141,379,240.31	12,062,680,359.36
1882	11,029,160,258.50	12,949,661,076.22
1887-88	11,656,432,177.97	13,216,710,578.06
1888-89	12,211,905,431.49	14,272,254,441.38
1889-90	12,441,915,279.03	14,406,257,879.41
1890-91	12,633,568,133.29	14,832,396,225.81
1891-92	12,768,235,939.28	14,942,390,302.22

È da osservarsi che per l'esercizio 1891-92 il valore capitale del Debito Pubblico è segnato a tutto il 31 dicembre 1891, giusta la situazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 gennaio 1892, N. 22.

Telefono in Austria. — *Monopolio governativo.* — Entro l'anno corrente il Governo riscatterà l'esercizio del telefono in Austria. L'amministrazione della nuova azienda sarà annessa a quella telegrafica.

Il telefono in Austria ha avuto in questi ultimi tempi grande sviluppo. Vienna è unita per telefono a Praga in Boemia e a Budapest in Ungheria, nonchè con le principali città dell'Austria inferiore. Il Governo si propone, assumendo l'esercizio del telefono, di estendere la rete telefonica ancor di più. Così, alla fin d'anno, anche Trieste sarà unita a Vienna con fili telefonici.

Si stabilirà una tariffa per ogni cinque minuti di colloquio, tenendosi conto della distanza.

Porto di Marsiglia. — *Movimento marittimo nel 1891 confrontato col 1890.*

1. Navi a vela entrate ed uscite.

Anni	Numero	Stazza	Tonnellate merci
1891	6,452	972,408	975,256
1890	6,150	927,507	925,554
Differenza nel 1891	+ 302	+ 44,901	+ 49,702

(1) Di questa Relazione diremo più ampiamente in un prossimo numero nell'articolo: « *Le costruzioni ferroviarie nei bilanci dello Stato* ».

2. Navi a vapore entrate ed uscite.

Anni	Numero	Stazza	Tonnellate merci
1891	11,427	9,558,412	4,300,035
1890	11,099	8,774,539	4,077,682
Differenza nel 1891	+ 528	+ 783,873	+ 222,353

3. Riassunto navi a vela e navi a vapore.

Anni	Numero	Stazza	Tonnellate merci
1891	18,079	10,530,020	5,273,291
1890	17,249	9,702,846	5,005,236
Differenza nel 1891	+ 830	+ 827,174	+ 272,055

Nel movimento complessivo: l'aumento delle navi nel 1891 rappresenta l'8.6 0|0 sul numero del 1890; l'aumento delle tonnellate merci nel 1891 rappresenta il 5.4 0|0 sul numero del 1890.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 319,400 * per lavori di ampliamento della *stazione di Casarsa*;

L. 29,600 pei lavori di consolidamento al ponte sul fiume Mincio, al chilometro 3.724 della linea Mantova-Legnago, mediante ricostruzione degli archi dei sottopassaggi laterali al ponte, riducendone la luce da 10 a 9 metri.

Rete Mediterranea. — L. 885,000 * per impianto di apparecchi centrali idrodinamici del sistema Bianchi-Servettaz nelle stazioni della *linea Genova P. P.-Sarzana*, ecc.;

L. 125,098.25 * per impianto dell'arredamento dei nuovi riparti calderai e tenders nelle *Officine di Pietrarsa;*

L. 50,442.75 per la fornitura di mobili ed attrezzi per la dotazione di primo impianto della ferrovia da Terracina a Velletri;

Progetti di lavori di ristauro addizionale al rivestimento in serraglia della galleria di Monte Olimpino, fra le progressive 49.368 e 49.671 della linea da Milano a Chiasso.

Rete Sicula. — L. 22,714.11 per la costruzione di un serbatoio in muratura, della capacità di mc. 200, con condotta in ghisa e *grue* idrauliche per il rifornitore delle locomotive in stazione di Santa Caterina Xirbi:

L. 7729.25 per l'ampliamento del manufatto a volta, della luce di m. 2, al chilom. 48.215.15 della linea Messina-Patti-Cerda, per ridurlo a sottopassaggio di m. 4 a travata metallica.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Salerno-San Severino. — L. 25,055.50 * per *fornitura e posa in opera di meccanismi e materiale fisso.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 10,000 per la riparazione di danni causati dal torrente Chalame al rilevato fra i chilometri 30.819 e 31.000 della linea Ivrea-Aosta;

L. 18,000 per parziale ricostruzione della calotta della Galleria di Rutino (Linea Battipaglia-Castrocucco);

L. 5,500 per consolidamento muro di sostegno verso il Polcevera fra i chilometri 153.592 e 153.652 della Linea Torino-Genova.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di costruzione muretti a secco di chiusura fra le stazioni di Ponte Galera e Maccarese. Importo lire 72,300. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 4 aprile p. v., ore 10 antim.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Parma (20 aprile, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per lavori di difesa e ripristino lungo i tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare della *linea Parma-Spezia*.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Ferrario Luigi di Novara, l'appalto dei lavori di costruzione del fabbricato ad uso magazzino doganale in stazione di Luino, col ribasso del 20.25 0\|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione 26 marzo u. s.). — Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova per fornitura di tonnellate 60,000 di carbone inglese in mattonelle;

Fogliotti geometra Giovanni, di Asti, per appalto lavori di consolidamento presso le gallerie di Exilles, Gran Comba e Combetta fra Chiomonte e Salbertrand;

Società Metallurgica Italiana di Livorno, per fornitura di chilogrammi 70,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai da locomotive;

Ettore Franco, di Saluzzo, per costruzione delle soprafondazioni del F. V. e del Magazzino Merci con piano caricatore scoperto della nuova stazione di Saluzzo;

Franchin Silvio, di Milano, per riparazione e riverniciatura della tettoia passeggeri della stazione di Novara.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (9 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso, con parziale ributto, di un tratto dell'argine sinistro d'Adige dallo stante n. 38 fino al ponte in legno di Boara Pisani nei comuni di Vescovana e Boara Pisani sulla estesa di metri 5,083 nella sezione II. Importo L. 152,635. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Trani (12 aprile, ore 12 merid., 2ª asta). — Appalto pel basolamento delle vie Corso, S. Andrea, Cambio, Marsala e Solferino. Importo L. 124,572. Fatali 30 aprile, ore 12 merid.

Municipio di Diano Marina (12 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori necessari alla costruzione in questa città, corso Roma, al lato ovest della via n. 5 di due case pei proletari senza mutuo. Importo L. 52,146.70. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Deputazione Provinciale di Brescia (13 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto del terzo e quinto lotto delle opere di costruzione del nuovo manicomio. Importo del 1° lotto L. 156,820.85. Cauz. provv. L. 9000. Cauz. def. L. 18,000. Importo del 2° lotto L. 82,192.29. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 10,000.

Municipio di Spoleto (15 aprile). — Appalto a licitazione privata dei lavori di costruzione delle nuove condotture esterne e del nuovo serbatoio dell'acqua potabile per uso della città (Prima parte del progetto). Importo L. 230,000. Cauz. provv. L. 15,000. Cauzione def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (30 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione dei canali di grande navigazione, foci e bacini del Porto — Laguna di Venezia pel sessennio 1892-1898 — Importo L. 2,772,000. Cauzione provv. L. 100,000. Cauz. def. il decimo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (20 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura d'**acciaio** diverso, divisa in 3 lotti:

I. lotto. Kg. 5700 d'acciaio fuso in verghe a L. 0.80.
» 2600 » naturale in verghe a L. 0 70.
Cauzioni L. 638. Consegna in 40 giorni.
II. lotto. Kg. 9200 d'acciaio dolce in verghe a L. 0.60.
Cauzione L. 552. Consegna a giorni 30.
III. lotto. Kg. 4650 d'acciaio in filo grosso a L. 0.65.
» 100 » » mezzano a L. 0.70.
Cauzione L. 300. Consegna a giorni 40.

— (22 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** diverso, in 3 lotti:

I. lotto. Kg. 73,000 di ferro profilato diverso a L. 0.45.
Cauzione L. 3312. Consegna in due rate.
II. lotto. Kg. 30,300 di ferro fino in verghe a L. 0.45.
Cauzione L. 1364. Consegna idem.
III. lotto. Kg. 36,400 di ferro in verghe diverse a L. 0.40.
Cauzione L. 1456. Consegna idem.

— (25 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ottone** diverso: Kg. 200 in filo mezzano a L. 1.90; kg. 1300 in lamiera grossa a L. 1.80; kg. 1000 in lamiera mezzana a L. 1.90. Cauzione L. 762. Consegna in giorni 60.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (13 aprile, ore 12 merid, 1ª asta). — Fornitura di kg. 153,000 di **rame** in pani a L. 1.55. Cauzione L. 23,700. Fatali 23 aprile, ore 12 merid.

— (20 aprile, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di kg. 103,550 di **piombo** in lastre e tubi a L. 0.50 il kg. Cauzione L. 5,200. Fatali 5 maggio, ore 12 merid.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 26	Aprile 2
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 615.50	621
» »	Mediterranee		» 481	481
» »	Sicule		» 580	570
» »	Sarde (preferenza)		» 280	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 320	300
» »	Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 544	545
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 284	284
» »	Novara-Seregno		» 68	67.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 320.50	314
» »	»	2ª emiss.	» 299	299
» »	Centrale Toscana		» 495	495
» »	Mediterranee 4 0|0		» 428	427.50
» »	Meridionali		» 307.50	301.25
» »	Sarde, serie *A*		» 305.50	301
» »	» serie *B*		» 302	302
» »	» 1879		» 298	291
» »	Pontebba		» 451	452
» »	Nord-Milano		» 256	255.50
» »	Meridionali Austriache		» 309	312.50
» »	Gottardo 4 %		» 102.50	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

11 aprile. — **Ferrovia Lugano-Monte S. Salvatore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant., nella sede sociale a Lugano.

16 aprile. — **Ferrovia Napoli-Nola-Bajano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., a Bruxelles.

16 aprile. — **Tramways delle Romagne.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom., nella sede sociale a Tilleur lez Liege.

27 aprile. — **Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1.30 pom., nella Borsa in Torino.

30 aprile. — **Ferrovia Vigevano-Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid., nella Camera di Commercio di Milano.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

18 aprile. — **Società Nazionale delle Officine di Savigliano.** — Assemblea generale ordinaria (straordinaria per le modificazioni allo Statuto) per le ore 2 pom. nei locali sociali in Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways Napoletani. — Dal 1° aprile corrente si paga la cedola N. 19 delle obbligazioni in L. 12.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall'11 al 20 Marzo 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	638	630	+ 8
Media	4168	4106	+ 62	653	640	+ 13
Viaggiatori	1,147,797 56	1,111,663 15	+ 36,134 41	41,477 88	56,541 08	— 15,063 20
Bagagli e cani. . . .	61,902 78	64,761 84	— 2,859 06	1,917 51	2,390 63	— 473 12
Merci a G.V. e P.V. acc.	290,275 34	278,490 61	+ 11,784 73	11,082 97	14,750 00	— 3,667 03
Merci a P. V. . . .	1,262,569 32	1,382,611 81	— 120,042 49	66,942 16	106,469 30	— 39,527 14
TOTALE .	2,762,545 00	2,837,527 41	— 74,982 41	121,420 52	180,151 01	— 58,730 49
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 20 Marzo 1892.						
Viaggiatori	32,561,576 89	32,378,497 93	+ 183,078 96	1,782,415 24	1,910,144 66	— 127,729 42
Bagagli e cani. . . .	1,485,217 71	1,481,335 75	+ 3,881 96	65,159 80	69,718 98	— 4,559 18
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,238,471 75	8,040,076 26	+ 198,395 49	430,681 00	435,941 39	— 5,260 39
Merci a P. V. . . .	36,596,895 89	36,691,263 60	— 94,367 71	2,671,633 90	2,858,019 39	— 186,385 49
TOTALE .	78,882,162 24	78,591,173 54	+ 290,988 70	4,949,889 94	5,273,824 42	— 323,934 48
Prodotto per chilometro						
della decade.	657 12	683 41	— 26 29	190 31	285 95	— 95 64
riassuntivo	18,925 66	19,140 57	— 214 91	7,580 23	8,240 35	— 660 12

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	98.952 00	3.250 00	11 692 00	137.598 00	1.145 00	252.637 00	609 00	414 84
1891	89.491 78	2.689 43	11.325 50	135.000 54	603 45	239.110 70	609 00	392 63
Differenza nel 1892	+ 9.460 22	+ 560 57	+ 366 50	+ 2.597 46	+ 541 55	+ 13.526 30	»	+ 22 21
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 MARZO 1892								
1891-92	2.557.947 00	55.940 00	295.639 00	3.089.069 00	26.385 00	6.024.980 00	609 00	9.893 23
1890-91	2.315.126 60	48.082 03	270.258 50	3.035.099 01	21.587 47	5.690.153 61	609 00	9.343 44
Differenza nel 1892	+ 242.820 40	+ 7.857 97	+ 25.380 50	+ 53.969 99	+ 4.797 53	+ 334.826 39	»	+ 549 79
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	15.929 00	192 00	1.209 00	7.702 00	61 00	25.093 00	237	105 88
1891	12.119 18	80 74	777 94	7.730 40	124 56	20 832 32	126	165 34
Differenza nel 1892	+ 3.809 82	+ 111 26	+ 431 06	— 28 40	— 63 56	+ 4.260 18	+ 111	— 59 46
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 MARZO 1892								
1891-92	447.504 00	3.873 00	29.403 00	168.775 00	3.261 00	652.816 00	187	3.491 00
1890-91	346.456 69	2.713 50	23.629 85	142.384 02	918 70	516.102 76	126	4.096 05
Differenza nel 1892	+ 101.047 31	+ 1.159 50	+ 5.773 15	+ 26.390 98	+ 2.342 30	+ 136.713 24	+ 61	— 605 05

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Marzo* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori.	3,002.45	9,894.85	1,016.75	604.40	2,170.55	2,563.50	3,981.45	3,512.55	1,734.80	4,554.35	2,177.45	1,011.55
Bagagli e Cani.	66.85	182.25	18.55	6.25	34.70	2.25	47.80	44.45	22.15	18.70	26.65	5.70
Merci a G. V. e P. V. Accel.	331.20	1,563.40	31.40	88.15	228.90	64.70	117.75	280.60	276.25	301.00	149.20	34.60
Merci a P. V..	4,621.95	5,804.45	639.25	2,373.00	825.00	37.65	3,086.40	1,003 00	688.95	1,195.10	831.60	187.50
TOTALI	8,022.45	17,444.95	1,705.95	3,071.80	3,259.15	2,668.10	7,233.40	4,840.60	2,722.15	6,069.15	3,184.90	1,239.35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 8ª Decade — dall' 11 al 20 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	809.355 06	40.975 05	263.338 30	1.275.482 88	11.049 75	2.400.201 04	4.204 00
1891	868 472 53	46.212 24	274.049 60	1.382.613 25	11.134 75	2.582.482 37	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 59.117 47	— 5.237 19	— 10.711 30	— 107.130 37	— 85 00	— 182.281 33	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	5.805.258 18	269.464 02	1.897.771 32	9.513.535 91	82.128 49	17.568.157 92	4.204 00
1891	6.280.819 34	287.978 84	2.033.609 39	9.768.704 85	84.672 44	18 455.784 86	4.204 00
Differenze nel 1892	— 475.561 16	— 18.514 82	— 135.838 07	— 255.168 94	— 2.543 95	— 887.626 94	—
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	47.086 94	1.079 95	15.426 70	89.417 75	996 40	154.007 74	1.018 00
1891	49 364 30	1.120 15	15.730 55	93.722 75	1.141 76	161.079 51	995 00
Differenze nel 1892	— 2.277 36	— 40 20	— 303 85	— 4.305 00	— 145 36	— 7.071 77	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	365.111 82	8.044 98	115.530 68	678.371 09	8.327 84	1.175.386 41	1.018 00
1891	371.174 12	8.161 38	115.943 61	678.256 33	8.801 10	1.182.336 54	995 00
Differenze nel 1892	— 6.062 30	— 116 40	— 412 93	+ 114 76	— 473 26	— 6.950 13	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	489 12	527 71	— 38 59
riassuntivo	3.589 34	3.777 29	— 187 95

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		Londra (1)		Parigi (2)		Londra (4)			Parigi		
		1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.		11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.	Via Folkestone	2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	8 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50; Torino-Parigi, fr. 43,50; Genova-Parigi, fr. 58; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10.50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 9 Aprile 1892. NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA CAMPIGLIA-PIOMBINO

Il 3 corrente ebbe luogo la solenne inaugurazione della ferrovia Campiglia Marittima-Piombino, intorno alla quale demmo informazioni nel n. 14, pag. 213, preannunciando l'apertura all'esercizio della linea stessa.

All'inaugurazione intervennero il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, il prefetto della provincia di Pisa, deputati, sindaci, consiglieri provinciali e comunali, il R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate, comm. Ripa di Meana, il Direttore Generale della Rete Mediterranea, comm. Massa, ed altri funzionari superiori della Rete stessa, ecc.

***

Il banchetto inaugurale ebbe luogo a Piombino, nella sala della stazione, cui intervennero oltre cento persone.

Parlarono applauditissimi: il sindaco di Piombino, il delegato del Consiglio provinciale di Pisa, il presidente della Deputazione provinciale, il Ministro dei Lavori Pubblici, l'on. Simonelli, il Direttore Generale della Rete Mediterranea, il sindaco di Portoferraio ed altri.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, ringraziando per la festosa accoglienza avuta e manifestando il convincimento che, passato il presente periodo economico, l'Italia potrà spiegare più largo il volo nelle sue relazioni commerciali e nell'estendere le sue reti ferroviarie, brindò alla città di Piombino.

***

Dopo il Ministro prese la parola l'on. Simonelli.

Egli ricordò dapprincipio come fosse stato in passato un accanito avversario delle Convenzioni ferroviarie del 1885; e scese indi a spiegare le ragioni per le quali dovette ricredersi di tale originario suo convincimento, ed a spiegare come egli sia venuto a non trovare cattivo il servizio ferroviario privato in confronto a quello dello Stato.

E concluse dicendo che tale sua evoluzione la deve in gran parte al modo con cui la Mediterranea condusse l'azienda sua. E volgendosi al comm. Massa così si espresse: « Fra i tuoi trionfi *scrivi ancor questo*, chè in gran parte è dovuto a te, perchè quando una Società è retta dal senno, dall'esperienza e dalla competenza tua, anche se non del tutto perfetta, tu la sai guidare validamente ».

***

Sorse di poi il comm. Massa, che così si espresse:

Eccellenza, onorevoli signori,

Rispondo all'on. Simonelli e, mettendo francamente in disparte ogni falsa modestia, gli dico che accetto i complimenti che con tanta cortesia ha rivolto a me ed alla Società che io dirigo.

La Società nostra, assumendo l'esercizio della Rete Mediterranea, non ha mai dimenticato che le era confidato un grande pubblico servizio, e, pur procurando di tutelare gli interessi dei suoi 360,000 azionisti, si è sempre adoperata a vantaggio dell'interesse del pubblico, e nulla ha mai tralasciato di quanto valesse a promuovere ed a migliorare il servizio in tutte le sue ampie ramificazioni, dal personale al materiale, dalle tariffe al numero ed alla velocità dei treni, dai vecchi obblighi assunti colle Convenzioni del 1885 ai più recenti delle Convenzioni del 1888.

E questa stessa breve linea, che oggi inauguriamo con tanta solennità, ne è la prova più bella.

Dice il proverbio: beati i popoli che non hanno istoria.

Permettetemi di fare al proverbio una lieve variante, dicendovi: beate le linee ferroviarie che non hanno istoria. E la linea di Piombino ne manca affatto.

È vero che l'amico comm. Cerboni accenna ai lunghi desideri con i quali i cittadini di Piombino e gli isolani dell'Elba l'hanno attesa, ma quelli si riferiscono ai tempi mitici e preistorici, poichè la linea Campiglia-Piombino non è nata vitale che con la legge che approvò le Convenzioni del 1888, e da quel giorno la storia di questa linea si riassume tutta quanta nelle date del suo stato civile.

Nel tempo prescritto furono presentati al Governo i progetti esecutivi, ed il Ministero li approvò alle date del 5 aprile 1889, e da quel giorno cominciarono i tre anni concessi per la costruzione della linea, che oggi 3 aprile 1892, con anticipazione di due giorni, inauguriamo solennemente,

e che dopo domani 5 aprile, con puntualità assoluta apriremo al pubblico servizio, con grande soddisfazione di S. E. il Ministro Branca, e con non minore soddisfazione del comm. Meana, Ispettore Generale; i quali, non solo non hanno mai visto neppure un foglio di carta bollata per liti per questa ferrovia, ma non hanno avuta una noia qualsiasi.

Eppure la linea è stata costrutta bene e finita meglio, con grandiosità d'impianti e di stazioni, che invano si desiderano su altre linee di ben maggiore importanza che non sia questa, ed il capace atrio, alto ed arioso di questa stazione di Piombino, che ci raccoglie, ne fa testimonianza.

E se la Campiglia-Piombino non andrà famosa per alti e spaventosi viadotti, per lunghe ed interminabili gallerie e per opere d'arte gigantesche, mi permetta egualmente V. E. che io le segnali l'opera solerte, diligente ed accurata prestata dai nostri tecnici nel compiere questa breve strada, e principalmente dal Direttore delle costruzioni sociali comm. Oliva, e dall'ing. Carena, Direttore locale, efficacemente coadiuvati dai loro collaboratori.

Ed io non mi perito di considerare come meritevole di ogni encomio chi, con modesti e limitati mezzi, porta a compimento un'opera modesta e proporzionata ai vantaggi che deve arrecare al pubblico, non meno di chi può profondere tesori per fare opere gigantesche talvolta anche di dubbia utilità.

Io mi rallegro quindi coi bravi ingegneri della modesta linea di Campiglia-Piombino, e invito tutti a bere in loro onore, se hanno saputo attrarre la benevole attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici, e se hanno contribuito colla Società alla conversione dell'on. Simonelli.

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° marzo 1892.

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE (1).

La linea è divisa nei seguenti tronchi: 1. Scordia-Militello; 2. Militello-Vizzini; 3. Vizzini-Grammichele; 4. Grammichele-Caltagirone.

La forza impiegata lungo la linea nel mese di febbraio p. p. fu di:

	Totale	Media giorn.
Operai	N. 22,770	N. 1,020
Carri	» 1,115	» 45
Bestie da soma . .	» 595	» 25

Movimenti di materie. — Sono ultimati; non rimane da eseguire che la profilatura dei cigli dei rilevati.

Opere d'arte. — In questa linea non vi sono opere d'arte speciali: quelle minori, in numero di 225 nella sede ferroviaria e 19 nelle dipendenze, trovansi ultimate: sono pure in opera le travate metalliche di cui sono coperti 23 dei suddetti manufatti.

Stazioni e fermate. — Le quattro stazioni di Militello, Vizzini, Grammichele e Caltagirone, nonchè le due fermate di Fildidonna e di Mineo, sono ultimate, meno i pavimenti che sono in esecuzione ed i serramenti.

Case cantoniere. — Sono state costruite lungo tutta la linea: N. 32 case cantoniere doppie; N. 14 semplici; una garetta-tipo grande e 7 garette da sviatore. Resta ancora da eseguire una garetta-tipo grande e da mettere in opera in tutti i detti fabbricati i serramenti e da fare alcuni lavori di finimento.

Passaggi a livello. — Nel primo e nel secondo tronco sono ultimati con le relative chiusure a sbarre girevoli; nei due tronchi successivi tali chiusure sono in corso di esecuzione.

Lavori diversi. — Eseguite ed ultimate le deviazioni di strade pubbliche ed ultimata altresì la costruzione delle strade d'accesso di Militello e di Caltagirone. Sono stati costruiti in complesso N. 52 muri di sostegno di rilevati, muri di controscarpa, rivestimenti di trincea, ecc.: trovasi in corso un rivestimento fra i km. 10.132 e 10.325. La chiusura della linea trovasi eseguita nel primo e nel secondo tronco con muretti a secco: in quest'ultimo tronco ne mancano ancora m.l. 1500: nel terzo tronco se ne hanno di già costruiti m. 5300 e nel quarto m. 650 a secco e m. 600 in malta, oltre a m. 11,700 di chiusura con piantagione di siepi di fichi d'India, cui saranno aggiunti paletti con filo di ferro.

Gallerie. — Le due gallerie ricorrenti nel primo tronco sono ultimate.

Armamento. — È in opera il binario di corsa nei tre primi tronchi, coi relativi scambi e binari secondari nelle fermate e stazioni. Nella stazione di Vizzini sono in opera le due vasche pel rifornitore e le due *grues* idrauliche. Nel quarto tronco è posato il binario di corsa nei primi 7 chilometri e poste in opera le vasche pel rifornitore nella stazione di Caltagirone. La massicciata è completa nei due primi tronchi: nel terzo tronco è in corso il secondo strato; e nel quarto tronco si hanno i primi 7 chilometri col secondo strato in corso di formazione, e nel rimanente tratto di km. 5.880 è in corso il primo strato.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° febbraio 1892* nel n. 11.

I RIBASSI DELLE TARIFFE FERROVIARIE

sulle grandi Reti in Francia dal 1° aprile 1892

Col 1° del corrente aprile sono andate in vigore sulle sei grandi Reti delle ferrovie francesi — Nord, Est, P-L-M., Orléans, Ouest e Midi — le modificazioni nelle tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci a G. V., approvate dal Parlamento con la legge di finanza (bilancio) nel febbraio u. s.

Di questa questione — lo ricorderanno i nostri lettori — ci siamo occupati durante tutto il suo svolgimento, dall'inizio della proposta nel Consiglio dei Ministri il 13 dicembre 1890 all'approvazione del disegno di legge dalla Camera dei Deputati nella seduta del 15 dicembre 1891.

Nè vogliamo ritornare ora sullo svolgimento amministrativo e parlamentare della questione stessa; sì bene crediamo opportuno dare alcuni esempi pratici dell'importanza delle riduzioni apportate colla nuova legge francese alle tariffe-viaggiatori e alle tariffe merci G. V. dal 1° corrente aprile.

Per maggiore facilità, tuttavia, di ricerche e di studi circa l'origine, l'indole, lo svolgimento e la soluzione della importante questione, indichiamo in apposita nota (1) i numeri del *Monitore* in cui già ci occupammo di essa.

Ciò premesso, veniamo a dire brevemente dell'attuazione delle ridotte tariffe ferroviarie e dei loro effetti.

Le modificazioni tariffarie sono basate sulla soppressione, per parte dello Stato, della imposta del 10 0|0 — *dégrèvement de la grande vitesse* — stabilita nel 1871 sui trasporti ferroviari a grande velocità.

Le Compagnie, da parte loro, hanno consentito ad una eguale riduzione a favore dei viaggiatori di 2ª classe e ad un'altra riduzione del doppio a profitto dei viaggiatori di terza. Ne risultano quindi delle variazioni di prezzo differenti per ognuna delle tre categorie di viaggiatori. Tenuto, poi, conto di un'altra tassa dell'1.20 0|0 che continua a gravare sulle ferrovie, stabilita fino dalla loro origine, l'accennata diminuzione effettiva di tariffe si riduce: per la 1ª classe a 9.09 0|0; per la 2ª a 18.18 0|0; e per la 3ª a 27.27 0|0.

(1) Nelle « Notizie ferroviarie estere » dei numeri:

1891 — N. 4, pag. 57: Proposta del Governo per la soppressione della sopratassa sulla grande velocità; — N. 5, pag. 71: Avviamento ad un accordo tra il Governo e le grandi Compagnie ferroviarie; — N. 6, pag. 91: Accordo tra Governo e Compagnie ferroviarie; — N. 35, pag. 561: Presentazione del disegno di legge alla Camera dei Deputati; — N. 41, pag. 657: Relazione favorevole della Commissione della Camera; — N. 51, pag. 817: Approvazione del disegno di legge dalla Camera nella seduta del 15 dicembre 1891.

1892 — N. 12, pag. 185: Tariffa viaggiatori nei principali Stati d'Europa per le tre classi al 1° aprile 1892.

Conseguentemente i prezzi di tariffa — che erano prima: di 0.1232 al chilometro per la 1ª classe; di 0.0924 per la 2ª classe; e di 0.0678 per la 3ª — sono ora, come abbiamo già accennato nel n. 12, pag. 185, ridotti rispettivamente: a 0.1124; 0.0756; 0.0493.

Diamo all'uopo un esempio pratico. Da Parigi a Marsiglia, colla vecchia tariffa, spendevansi: fr.106.30 in 1ª classe; fr. 79.75 in 2ª; fr. 58,45 in 3ª. Dal 1° aprile si spendono: fr. 96.65 in 1ª; fr. 65.25 in 2ª; fr. 42.55 in 3ª.

Con ciò le tariffe ferroviarie francesi per i viaggiatori sono ora di poco inferiori a quelle italiane. Però bisogna osservare come, mentre sulle ferrovie francesi non c'è distinzione di prezzi fra treni diretti e treni omnibus, sulle ferrovie italiane i viaggiatori nei treni diretti pagano il 10 0[0 in più.

Ecco pertanto il prospetto comparativo dei prezzi attualmente vigenti nei due Paesi (1):

		Tariffa per persona e per chilometro comprese le tasse erariali		
		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Francia (nuove tariffe):				
Omnibus e diretti .	L.	0.1124	0.0756	0.0493
Italia:				
Omnibus	L.	0.1130	0 0790	0.0510
Diretti	»	0.1243	0.0870	0.0565

***

Oltre ai biglietti ordinari, a prezzo intero, sono pure ribassate le tariffe dei biglietti di andata e ritorno, ma soltanto per la 2ª e 3ª classe, e ciò per proprio impulso delle Compagnie, punto obbligativi da convenzioni col Governo. La base chilometrica dei biglietti d'andata e ritorno, venne ridotta: da fr. 0.0924 a fr. 0.084 per la 1ª classe; da fr. 0.0693 a fr. 0.0604 per la 2ª; da fr. 0.0506 a franchi 0.0394 per la 3ª.

E così — a mo' d'esempio — mentre prima dell'attuazione della nuova tariffa spendevasi, per l'andata e ritorno Parigi-Marsiglia, fr. 159.45 in 1ª classe, fr. 119.95 in 2ª, fr. 87.70 in 3ª, dal 1° aprile spendonsi fr. 145 in 1ª, fr. 104 in 2ª, fr. 68.05 in 3ª.

***

Le basi chilometriche per i militari e per i marinai sono ora le seguenti: fr. 0.028 per la 1ª classe; fr. 0.021 per la 2ª; fr. 0.015 per la 3ª.

Per tal modo da Parigi a Lione, cioè per una distanza di 512 chilometri, i militari e marinai pagheranno fr. 14.35 in 1ª classe; fr. 10.75 in 2ª; fr. 7.90 in 3ª.

***

Ed anche per la eccedenza dei bagagli, pel trasporto dei cani, dei valori, degli oggetti d'arte, vi è una riduzione di tariffa, limitata però soltanto al 10 0[0 corrispondente allo sgravio della imposta dello Stato.

***

È noto che i viaggiatori in Francia godono di una franchigia di 30 chilogr. di bagaglio, e pagano soltanto l'eccedenza di detto peso. Ora, anche l'eccedenza godrà d'una riduzione di tariffa del 10 0[0.

I cani pagano ora fr. 0.0168 per chilometro.

Il trasporto delle derrate a grande velocità venne ridotto nella seguente misura: 1000 chilogr. di mercanzia pagavano 55 fr. per essere trasportati a 100 chilometri; 275 fr. a 500 chilom.; e 440 fr. a 800 chilom. Ora pagano 35 fr. per 100 chilom.; 163 fr. per 500 chilom.; e 253 fr. per 800 chilometri.

Il prezzo di trasporto degli animali viventi fu pure ribassato del 10 0[0.

***

Pigliando per base l'esercizio dal 1890, si è calcolato che tutti questi ribassi porteranno di conseguenza una diminuzione di incassi di 93 milioni, di cui 43 a danno dello Stato e 50 a danno delle Compagnie.

(1) Per uguale prospetto relativamente ancora all'*Inghilterra*, alla *Prussia*, al *Belgio*, all'*Austria*, alla *Svezia*, alla *Svizzera* e alla *Russia*, vedasi nel preaccennato nostro n. 12, pag. 185.

Ma fu calcolato ad un tempo che l'aumento dei trasporti, sia in viaggiatori che merci, compenserà a usura la perdita derivante dal ribasso delle tariffe, e che alla fine tutti, Stato, Compagnie e pubblico ne avranno un vantaggio.

***

Infine, circa le carte d'abbonamento e le carte di circolazione in Francia, con parziali confronti coi prezzi in Italia, ricordiamo quanto abbiamo detto nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 4 del 1891, pag. 57, e nelle « Informazioni » del n. 23 dello stesso anno, a pag. 362.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 5 aprile 1892 (N. 81). — **Regio Decreto 17 dicembre 1891**, con cui è approvato il nuovo Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della Provincia di Novara, che, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici, fa parte del presente Decreto.

Gazzetta Ufficiale del 6 aprile 1892 (N. 82). — **Regio Decreto 13 marzo 1892**, numero **107**, col quale è approvato l'unito Regolamento, firmato dal Ministro delle Finanze, per i servizi da fare in economia, riguardanti i lavori ordinari e straordinari per la conservazione del palazzo delle finanze di Roma.

— **Regio Decreto 18 febbraio 1892**, col quale è approvata la iscrizione nell'elenco delle provinciali di Piacenza del tronco di strada comunale compreso fra la provinciale «Montanara S. Giorgio» e Carpaneto, e la cancellazione dall'elenco stesso del tronco della suddetta provinciale fra il ponte sull'Ogone e il Botteghino di Vinstino.

Gazzetta Ufficiale del 7 aprile 1892 (N. 83). — **Regio Decreto 24 gennaio 1892**, numero **108**, col quale i ruoli organici per l'Amministrazione centrale e per quelle provinciali dei due servizi dipendenti dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi sono stabiliti in conformità delle unite tabelle *A*, *B* e *C*, viste dal Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, *interim* per le Poste e pei Telegrafi. — Il presente Decreto ebbe effetto a cominciare dal 1° febbraio del corrente anno.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 2 aprile fu presentato il Disegno di legge *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata*, già approvato dalla Camera dei Deputati (1).

— *Approvazione.* — Nella seduta del 7 corrente furono approvati, senza discussione, i seguenti due progetti: *Provvedimenti per le Strade Ferrate complementari* (2); e il precitato *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata* (3).

I due progetti furono poi votati ed approvati a scrutinio segreto nella successiva seduta dell'8 corrente.

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Approvazione* — Nella seduta antimeridiana del 2 aprile fu approvato, senza discussione, il Disegno di legge *Sull'esercizio dei telefoni*, già approvato dalla Camera (4) e successivamente modificato dal Senato. Il Disegno di legge fu poi votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana dello stesso giorno e fu approvato con voti 141 contro 71.

Commissioni. — *Presentazione di relazione.* — Nella seduta del 5 corrente fu presentata la relazione sul Disegno di legge, già approvato dal Senato *Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie* (5).

Aggiornamento delle sedute. — Nella seduta del 5 corrente la Camera deliberò di aggiornarsi, per le vacanze pasquali, al 4 del prossimo maggio.

(1-2-3) Vedi « Cronaca » del n. 14.
(4) Vedi « Cronaca » del n. 13 sotto *Commissioni*.
(5) Vedi « Cronaca » del n. 11.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Saluzzo.
(Prove dei ponti e visita di ricognizione).

Ieri, 8, come si era preannunciato, vennero effettuate le prove di resistenza delle travate metalliche sulla linea Cuneo Saluzzo, e precisamente tra Saluzzo e Villafalletto. Il risultato è stato soddisfacente.

Oggi ha luogo una visita preliminare di ricognizione alla linea stessa da parte del signor comm. ing. Oliva, Direttore del Servizio Costruzioni della Mediterranea, col concorso dei Capi Servizio dell'Esercizio. Si sta trattando col Governo per stabilire definitivamente la visita officiale e quindi l'apertura al pubblico servizio.

><

Ferrovia Genova-Acqui-Asti.
(Stato perforazione galleria del Cremolino al 31 marzo 1892).

La galleria del Cremolino sulla linea Genova-Asti, lunga m. 3401, era attaccata dai due imbocchi verso Genova e verso Asti e da un pozzo all'uopo scavato a circa metà della galleria. Il giorno 31 marzo u. s. venne sfondato il nucleo interposto fra il pozzo e l'attacco Asti, e le due avanzate si incontrarono perfettamente.

Non resta ora da scavare che il nucleo ancora rimanente fra il pozzo e l'attacco Genova; e, procedendo il lavoro regolarmente, fra pochi mesi sarà esso pure perforato.

><

Stazione di Mantova.
(Lavori di ampliamento e di sistemazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una nuova proposta riguardante l'ampliamento e la sistemazione del fabbricato viaggiatori e dei servizi delle merci a grande ed a piccola velocità in stazione di Mantova, nonchè per allacciare nella stazione medesima la tramvia Brescia-Mantova-Ostiglia.

La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 276,343.50, non compreso il costo del materiale metallico d'armamento. L'appalto si propone di affidarlo a licitazione privata, dividendo i lavori in due lotti: il primo pei movimenti di terra e per le opere murarie; il secondo per la fornitura della ghiaia necessaria per la massicciata dei nuovi binari. I lavori relativi alla provvista e posa in opera dell'armamento e dei meccanismi fissi saranno eseguiti in economia. Si domanda che l'approvazione del relativo progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

I rappresentanti dell'Adriatica al Consiglio delle Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha confermato suo rappresentante per un altro triennio nel Consiglio delle tariffe ferroviarie il signor comm. Giuseppe Lanino, Direttore dei Trasporti, ed ha nominato suo secondo rappresentante nel Consiglio stesso, in sostituzione del compianto signor comm. C. Bertina, il signor comm. Francesco Benedetti, ingegnere capo-servizio, rappresentante in Roma della Società.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.
(Circa progetto modificato d'appalto del tronco Ponte a Moriano-Bagni di Lucca).

La Direzione tecnica Governativa per la ferrovia Aulla-Lucca ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto di appalto del tronco della predetta linea compreso fra Ponte a Moriano e Bagni di Lucca, modificato a senso del relativo voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Al progetto medesimo va unito uno studio di confronto fra il tracciato allo scoperto sulla costa del Ventoso, e quello in galleria, stato richiesto dal predetto Consiglio Superiore.

><

Ferrovia Somma-Nola-Avellino.
(Domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio).

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una domanda della Società sub-concessionaria della ferrovia Napoli-Ottaiano, presentata al Ministero dei Lavori Pubblici, allo scopo di ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia a scartamento ridotto da Somma a Nola e ad Avellino, col sussidio governativo di L. 3000 al km. per la durata di anni 70.

La progettata ferrovia avrebbe la lunghezza di metri 41,555, e per la sua costruzione sarebbe preventivata la spesa complessiva di L. 4,029,260, compreso il materiale mobile.

><

Prossimo appalto dell'Adriatica fra Ditte Nazionali per la fornitura di 100 botti per trasporto vino, ecc.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentata una proposta, già approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per l'acquisto di 100 botti in lamiera di acciaio con rivestimento di abete di Moscovia pel trasporto su carri piatti di uva pigiata, mosto e vino.

La spesa preventivata per detta fornitura rileva a lire 259,840 e dovrà far carico al fondo di lire 2,500,000, stanziato per prima dotazione delle linee complementari.

La spesa predetta comprende anche L. 50,000 per la laccatura delle 100 botti, al quale lavoro verrà provveduto nelle officine sociali.

La gara d'appalto avrà luogo fra Ditte nazionali e la fornitura sarà ripartita in 5 lotti di 20 botti ciascuno.

L'epoca di consegna per ogni lotto è stabilita come segue: N. 6 botti entro 14 settimane; N. 8 botti entro 16 settimane; e N. 6 botti entro 18 settimane.

><

Per fornitura di materiale metallico d'armamento all'Adriatica.

È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, il fabbisogno del seguente materiale metallico di armamento occorrente pei *tronchi Rionero-Potenza* e *Canzano-Isernia*, appartenenti il *primo alla linea Rocchetta Melfi-Potenza*, ed il *secondo alla linea Sulmona-Isernia:*

	QUANTITÀ Num.	PESO Tonnellate
Rotaie da m. 12.00 . . .	22,478	9,710,496
Rotaie da m. 11.92 . . .	3,900	1,674,971
Rotaie di lunghezza speciale	—	302,812
Ganasce	53,716	467,329
Chiavarde	108,632	89,621
Piastre intermedie . . .	317,510	635,020
Piastre di controgiunto . .	58,274	116,458
Arpioni ordinari	652,164	260,866
Arpioni speciali	108,632	51,057

><

Ferrovia Circumetnea.
(Per la proroga dell'apertura all'esercizio).

La Società Siciliana di lavori pubblici sedente in Catania, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea, ha presentato istanza al Ministero

dei Lavori Pubblici tendente ad ottenere che il termine fissato in contratto per l'apertura all'esercizio della ferrovia medesima venga prorogato fino al 31 maggio 1893.

Ricordiamo in proposito quanto abbiamo annunciato nel n. 8 a pag. 121.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato lavori tronco Sora-Balsorano al 1° marzo 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto all'Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° marzo p. p.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto febbraio rileva a L. 1,360,000.

Le *espropriazioni* sono pressochè completamente definite. Pei *movimenti di materie* continua il lavoro di scavo delle trincee e quello di formazione dei rilevati nei primi undici chilometri del tronco. Le *opere d'arte minori* previste nel progetto d'appalto sono 80: di queste se ne possono considerare come ultimate 24 ed in costruzione 7; le rimanenti si devono ancora iniziare. Le *opere d'arte speciali* consistono in due ponti sul fiume Liri, il primo alla progressiva 2985, e l'altro alla progressiva 9426.30: sono entrambi in costruzione. Le *case cantoniere* sono 11, delle quali solo 3 in costruzione e le altre ancora da incominciare. Le *garette* sono 6 e di esse solo 2 sono state iniziate. Nessun lavoro è stato ancora fatto pei *fabbricati* della stazione di Balsorano.

Le *gallerie* comprese nel tronco sono due: la prima, denominata Marianello è lunga m. 350, ed è ultimata meno le teste; la seconda, denominata Rampucci, della lunghezza di m. 575, presentava al 1° marzo p. p. il seguente avanzamento: *Scavo:* avanzata m. 132; calotta m. 122; strozzo m. 104; piedritti m. 104; regolamento m. 100. *Muratura:* calotta m. 112; piedritti m. 104; arco rovescio m. 100.

><

Nomine nel personale superiore della Mediterranea.

Il Consiglio d'Amministrazione, dietro proposta del Direttore Generale, ha conferito le seguenti nomine nel personale dell'Amministrazione.

Direzione Generale — *Segretariato.* — Gli Ispettori signori cav. Emilio Rossi ed Emilio Ottone Mayr sono nominati ff. Ispettori Principali.

I Sotto Ispettori signori ing. Lino Germano, ing. Giuseppe Rocca, dott. Giacomo Volpi e dott. Ezio Catello sono nominati Ispettori.

Divisione Tecnica dell'Esercizio. — I Sotto Ispettori signori ing. Vittorio Verga e nobile Francesco Sassi De Lavizzari sono nominati Ispettori.

Agenzia Commerciale. — Il Capo Divisione Aggiunto signor cav. Nicola Melisurgo è nominato Capo Servizio Aggiunto.

L'Ispettore Capo Ufficio signor cav. Israel Levi è nominato ff. Ispettore Principale.

Il ff. Ispettore signor Natale Isolabella è nominato Ispettore.

Il Sotto Ispettore signor Edoardo Colombo è nominato Ispettore Capo Ufficio.

Ragioneria Centrale. — L'Ispettore Principale sig. cav. Giulio Bobbio è nominato Aggiunto al Ragioniere Centrale.

Gl'Ispettori signori cav. Luigi Cairoli e Carlo Manetti sono nominati ff. Ispettori Principali.

Il ff. Ispettore signor Arturo Castiglioni è nominato Ispettore.

I Capi Ufficio signori Federico Entz, Carlo Mussio e Naj-Oleari Pietro sono nominati Ispettori.

Economato. — L'Aggiunto al Capo Divisione signor cav. ing. Cesare Negretti è nominato Capo Divisione Aggiunto.

Servizio dei Telegrafi. — In seguito alla morte del compianto signor Ing. Comm. Marco Maroni, Capo Servizio dei Telegrafi, la reggenza del detto Servizio viene affidata al signor cav. Francesco Rossi, Aggiunto al Capo Servizio.

(Primo Compartimento).

Mantenimento, Sorveglianza e Lavori. — L'Ing. Capo Sezione Principale signor cav. ing. Lauro Pozzi è nominato Ing. Capo Divisione.

Gl'ing. Capi Sezione signori ing. cav. Alberto Brandani, ing. Francesco cav. Valentini ed ing. Callisto Candellero sono nominati ing. Capi Sezione Principali.

L'ing. Capo Sezione sig. Ing. Italo Gasparetti è nominato ff. Ing. Capo Sezione Principale.

Trazione. — L'ing. Capo Sezione signor ing. Pietro Morino è nominato ff. ing. Capo Sezione Principale.

(Secondo Compartimento).

Movimento e Traffico. — I Sotto Ispettori signori Augusto Gradini, Carlo Panerai ed Enrico Bozzolini sono nominati Ispettori.

Mantenimento e Lavori. — Il ff. Capo Servizio signor Ing. cav. Giovanni Ferrari è nominato Ing. Capo del Servizio Mantenimento e Lavori.

L'Ing. Capo Sezione signor Ing. Cav. Lorenzo Amadeo è nominato Ing. Capo Sezione Principale.

><

Prodotti approssimativi del traffico della Mediterranea nei tre primi trimestri dell'esercizio 1891-92 dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892.

Lunghezza della Rete. — Al 31 marzo 1892: chilometri in esercizio 4856, dei quali 4204 per la Rete principale e 652 per la Rete secondaria; media chilom. 4823, dei quali 4170 per la Rete principale e 653 per la Rete secondaria. — Al 31 marzo 1891: chilometri in esercizio 4782, dei quali 4152 per la Rete principale e 630 per la Rete secondaria; media chilometri 4746, dei quali 4107 per la Rete principale e 639 per la Rete secondaria. — Nel corrente esercizio, adunque, in confronto al corrispondente periodo del precedente esercizio, vi ha un aumento: di 74 chilometri in esercizio e cioè 52 nella Rete principale e 22 nella Rete secondaria; di 74 chilometri nella media e cioè 63 nella Rete principale e 14 nella Rete secondaria.

Prodotti complessivi — Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892 L. 87,211,437.79; delle quali L. 82,109,540 per la Rete principale e L. 5,101,897.79 per la Rete secondaria, — Dal 1° luglio 1890 al 31 marzo 1891 L. 87,585,800.32. delle quali L. 82,092,917.55 per la Rete principale, e L. 5,492,882.77 per la Rete secondaria. — Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892, in confronto al corrispondente periodo 1890-91 fuvvi adunque una deficienza complessiva nei prodotti di L. 374,362.53; e cioè un maggior prodotto di L. 16,622.45 nella Rete principale e un minor prodotto di L. 390,984.98 nella Rete secondaria.

Prodotti secondo le categorie del traffico. — Per maggiore chiarezza componiamo il seguente prospetto numerico:

A) *Rete principale.*

Categorie		Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892	Dal 1° luglio 1890 al 31 marzo 1891
Viaggiatori . .	L.	33,924,812.31	33,881,681.33
Bagagli e cani .	»	1,558,678.90	1,552,015.84
G. V. e P. V. acc.	»	8,540,290.61	8,392,639.66
P. V.	»	38,085,758.18	38,266,580.72
Totali	L.	82,109,540 —	82,092,917.55

La sola categoria delle merci a P. V. fu in deficienza nei tre primi trimestri dell'esercizio 1891-92 in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio 1890-91.

B) *Rete secondaria.*

Categorie		Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892	Dal 1° luglio 1890 al 31 marzo 1891
Viaggiatori . .	L.	1,836,178.26	1,986,585.59
Bagagli e cani .	»	67,219.97	72,323.70
G. V. e P. V. acc.	»	443,331.17	454,608.75
P. V.	»	2,755,168.39	2,979,364.73
Totali	L.	5,101,897.79	5,492,882.77

Tutte le singole categorie furono in diminuzione nel corrente esercizio, in confronto al corrispondente periodo del precedente esercizio.

Prodotto chilometrico. — Nella Rete principale il prodotto chilometrico dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892 fu di L. 19,690.54 contro L. 19,988.54 nel corrispondente periodo del 1890-91; e quindi per il corrente esercizio vi fu una diminuzione di L. 298. — Nella Rete secondaria il prodotto chilometrico nel corrente esercizio fu di lire 7,813,01 contro L. 8,596.06 nel precedente esercizio, donde una diminuzione nel corrente di L. 783.05.

Circa i *prodotti della Rete Mediterranea dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892*, cioè nel 1° semestre del corrente esercizio, vedi le « Informazioni » del n. 2, pag. 22.

><

Riunione della Commissione per la riforma del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

La riunione della Commissione per la riforma del servizio cumulativo ferroviario marittimo — intorno a cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 14, pag. 215, con richiamo a precedenti — avrà luogo presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il giorno 12 del corrente mese.

><

Per il servizio cumulativo ferroviario marittimo da e per l'isola d'Elba.

Sappiamo che la Navigazione Generale Italiana, all'uopo interessata dal Ministero delle Poste e Telegrafi, in vista dell'apertura all'esercizio della linea Campiglia Marittima-Piombino, si sarebbe dichiarata disposta a prendere accordi coll'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'istituzione, anche in via provvisoria, di un servizio cumulativo per le merci da e per l'Elba.

><

Biglietti d'andata e ritorno sulla Rete Sicula.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha disposto che vengano istituiti biglietti d'andata e ritorno, delle tre classi, a riduzione normale dalla stazione di Spaccaforno per quelle di Pozzallo e di Modica nella *ferrovia Siracusa-Licata.*

><

Percorrenza del materiale rotabile della Sicula durante il 4° trimestre 1891.

Percorrenza delle locomotive, carrozze, carri a bagaglio e carri da merci, durante il quarto trimestre del 1891, sulla Rete Sicula:

Locomotive	km.	736,338
Carrozze	»	2,539,844
Carri a bagaglio	»	611,958
Carri da merce	»	3,793,331

><

Circa la tariffa unica ferroviaria del Porto di Genova.
(Approvazione di un ordine del giorno nel Consiglio Comunale).

Riferendoci a quanto abbiamo annunciato nelle « Informazioni » del n. 29 del 1891, pag. 460, e nelle « Notizie diverse » del n. 8 del 1890, pag. 121, aggiungiamo che il Consiglio Comunale di Genova, nella seduta del 6 corrente approvò un Ordine del giorno col quale si invita il Sindaco e la Giunta ad instare presso il Governo acciocchè la tariffa unica ferroviaria per il servizio dei diversi scali del Porto non sia prorogata, e venga ridotta sulla base di tre chilometri, non rispondendo attualmente alle esigenze del commercio.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in merito ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare la perizia della maggiore spesa necessaria per il compimento delle opere riguardanti la costruzione del ponte in ferro sul fiume Po lungo la strada provinciale Cremona-Piacenza e la ferrovia *Cremona-Borgo San Donnino*, costruzione data in appalto alla *Società Nazionale delle Officine di Savigliano;*

2. Che si possa approvare il progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali relativo a lavori di ristauro all'imbocco Sulmona della galleria Carrito lungo la *ferrovia da Roma a Sulmona.* La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta in complesso a L. 20,630;

3. Che si possa approvare un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa coll'*Impresa Sogno*, appaltatrice del viadotto sulla vallata del Lambro, lungo la *ferrovia Ponte San Pietro-Seregno*, a definizione di ogni vertenza sorta in dipendenza dalla esecuzione dei lavori del viadotto predetto;

4. Che si possa approvare il componimento concordato dall'Amministrazione governativa con l'*Impresa Bottelli*, costruttrice della *ferrovia da Portogruaro a Casarsa*, allo scopo di definire le vertenze insorte coll'Impresa medesima in dipendenza dalla esecuzione dei lavori della ferrovia predetta.

><

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere su di una vertenza esistente fra l'Amministrazione governativa e la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, circa la imputazione di spesa incontrata per la riverniciatura delle travate metalliche lungo la *ferrovia da Ivrea ad Aosta.*

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di proroga).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di prorogare per altri due anni, in via di esperimento la *tariffa speciale N. 10* (grande velocità) pel trasporto di bozzoli vivi, la cui validità scade col 31 maggio p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Provvista di botti d'acciaio per trasporti di vini,

mosti ed uve lungo la rete Adriatica — Vedi nelle precedenti « Informazioni », pag. 228;

2. Progetto e domanda di concessione per una ferrovia da Gravellona ad Intra — Vedi nelle « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero pag. 232.

BIBLIOGRAFIA

Les Chemins de fer et les Tramways, construction, exploitation, traction, la voie, les gares, les signaux et appareils de sécurité, la marche des trains, la locomotive, les véhicules, les chemins de fer métropolitains, de montagne, à voie étroite, les tramways et les chemins de fer électriques, par Adolphe SCHŒLLER, ingénieur des arts et manufactures, inspecteur à la Compagnie du chemin de fer du Nord. — Un volume in 16 di 362 pagine con 90 figure. — Fr. 3.50. — *Paris: Librairie J. B. Baillière et Fils.*

L'Autore — che ha dedicato il suo libro al signor Albert Sartiaux, Ingegnere Capo dei Ponti e Strade, e Capo dell'Esercizio della Compagnia delle Strade Ferrate del Nord di Francia — desidera che il libro stesso stia fra le mani del viaggiatore quando, stanco di volgere lo sguardo al paesaggio che pare sfuggagli per la velocità del treno, incantucciasi nella vettura e cerca di occupare altrimente gli ozi del viaggio. Soventi, aggiunge l'Autore, in questi ozi il viaggiatore ha vaghezza di conoscere per quali mezzi l'uomo sia pervenuto ai meravigliosi risultati che ora ne porgono le ferrovie.

Ed a questo desiderio studiossi soddisfare l'Autore.

Egli ci insegna dapprima: come sia costrutta una ferrovia, su cui possono correre vertiginosamente i treni; come siano distribuite ed ordinate le stazioni per assicurare un servizio comodo e celere; quali sieno i segnali e gli apparecchi per la maggiore sicurezza dei viaggiatori, quali le disposizioni regolamentari per il loro uso; come si provveda alla composizione ed alla marcia dei treni.

L'Autore tratta, poi, delle locomotive, delle carrozze e dei carri secondo i loro modi di costruzione e secondo l'uso a cui sono adibiti; occupasi dei differenti problemi della costruzione e dell'esercizio delle diverse specie di ferrovie, nonchè dei vari sistemi di trazione.

Consacra infine uno speciale capitolo alla trazione elettrica.

In ciascun capitolo indicansi le vigenti disposizioni in Francia ed accennasi sommariamente a quelle di altri Stati.

Notizie Ferroviarie Italiane

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 30 marzo u. s. ebbe luogo a Roma l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. Intervennero 21 azionisti, rappresentanti 28,491 azioni, con diritto a 721 voti.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo quanto segue:

I *prodotti del traffico* nell'anno 1891 ammontarono a L. 1,748,266.21, con un'eccedenza di L. 72,137 10 sopra i prodotti dell'anno precedente. I *prodotti fuori traffico* sommarono nel 1891 a L. 26,346.66, con un aumento di lire 8,358.02 sopra quelli del 1890. La *sovvenzione governativa di prodotto netto* fu invariata di L. 6,149,355 60; quella di *prodotto lordo*, ragguagliata ai prodotti dell'esercizio, ammontò nel 1891 a L. 580,106.52. I *proventi del bilancio di competenza 1891* formano in complesso L. 8,584,056.40; somma superiore per L. 80,276.53 a quella corrispondente del 1890.

Gli *oneri* ascesero complessivamente nel 1891 a lire 6,972,706.38, con un aumento di L. 34,933.52 sul 1890.

Nel *bilancio consuntivo 1891* gli *utili* sommano a lire 1,611,350.02; a cui, aggiungendo la rimanenza attiva del bilancio 1890, si ha la somma totale di utili per la gestione 1891 a lire 1,711,390.34

Il *bilancio preventivo 1892* prevede: proventi, L. 8,561,213; oneri, L. 6,917,290; utili, L. 1,643,923.

Tra i *lavori* accennasi alla proposta della Compagnia al Governo, bene avviata, per allacciare la stazione di Cagliari al porto della città stessa.

Dopo udita la lettura della relazione del Consiglio e del rapporto dei Sindaci, l'Assemblea approvò all'unanimità il bilancio consuntivo del 1891 e il bilancio preventivo del 1892.

Riguardo agli utili conseguiti nell'esercizio 1891, compresa la rimanenza attiva del 1890, in L 1,711,390.34, l'Assemblea deliberò:

1° Di approvare il pagamento già eseguito del *sei* per cento, ossia di L. 15, per ognuna delle azioni sociali, e dell'*uno* per cento, ossia di L. 2.50, a ognuna delle cartelle di godimento per reparto degli utili del 1891, non che il pagamento, pure eseguito, per l'ammortizzazione delle 125 azioni estratte, in complessive L. 1,531,562.50;

2° Di assegnare al fondo di riserva statutario la parte corrispondente al *cinque* per cento degli utili del 1891 in L. 80,567.50;

3° Di passare a conto nuovo le restanti L. 99,260.34.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 31 marzo u. s. ebbe luogo a Torino l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima per la Strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo. Intervennero 60 azionisti, rappresentanti 3404 azioni.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo i principali punti.

Questa spiega come il Consiglio di Amministrazione sia stato costretto, in causa della diminuzione dei prodotti dell'esercizio e dello straordinario gravame delle imposte, che salirono alla somma complessiva di L. 120,000, ridurre le spese e togliere quelle facilitazioni nel servizio introdotte in passato per la maggiore soddisfazione del pubblico, cioè sostituire al servizio tramviario colla Venaria un servizio di treni locale meno costoso, diminuire la velocità di alcuni treni, ridurre anche il servizio dei treni. Il Consiglio poi si riserva di fare altre economie, se la mancanza di affari continuerà.

Se il passato non fu lieto, non si presenta troppo lieto un prossimo avvenire; perchè si hanno passività da estinguere, sòrte fino dalla costruzione della linea, e sono molti i miglioramenti richiesti dalle esigenze del servizio che occorrono nella maggior parte delle stazioni.

Come fatto di previsione, che possa in parte ammegliorare le sorti della Società, può ritenersi la sperata costruzione di un binario di raccordo delle Officine del gas lungo Dora colla stazione centrale, pel quale furono presi accordi colla Società per la Rete Mediterranea.

Venendo alle cifre, gli *introiti di esercizio* si arrestarono, dedotte le tasse erariali, a L. 527,335.05, con una diminuzione di L. 16,259.61 in confronto di quelli del 1890. Negli *introiti fuori di esercizio* si ebbe a rilevare altra diminuzione di L. 4,901.14; ma occorre notare che in quelli dell'anno passato era compreso un utile prodotto da vendita di terreni.

Al *passivo*, nelle spese di esercizio ordinarie e straordinarie, si ha un un aumento di L. 6,000, dovuto a rinforzi eseguiti all'armamento della linea, a riparazioni straordinarie del materiale ruotabile. Nulla è da segnare riguardo alle altre partite, cioè per quanto riflette il servizio dei capitali, le svalutazioni della linea, del materiale mobile, degli attrezzi e del mobilio.

Al passivo vennero fatte le normali riduzioni di capitale derivanti dall'estinzione contrattuale di dieci obbligazioni e dall'ammortamento della prestabilita quota di mutuo coi banchieri Lombard Odier, Bonna e Comp.

L'*utile* da L. 121,121.14 si riduce a L. 1,121.14, perchè, oltre alle tasse erariali di L. 68,345.47 si dovettero pagare per imposte dirette L. 52,000, e in complesso imposte per L. 120,000, cosa altamente lamentata dal Consiglio nei ricorsi fatti a tenore di legge.

Il *bilancio* si pareggia in L. 4,587,624.59, con un residuo a conto nuovo di L. 1,065.09; cioè il conto Profitti e Perdite (dopo gli ammortamenti normali) in L. 1,121.14, detottane la parte spettante alla riserva in L. 56.05.

Datasi poscia lettura della relazione dei Sindaci ed apertasi la discussione, a questa si pose termine coll'approva-

zione, all'unanimità, del seguente *Ordine del giorno* proposto dal rappresentante la Provincia di Torino:

« L'Assemblea, udite le relazioni dei Sindaci e del Consiglio d'Amministrazione, gravemente impressionata dal fatto esorbitante che il Governo si appropria L. 120,000 per tasse sopra un utile netto di L. 121,121.14, per cui non rimane che un residuo di L. 1,121.14, esprime l'alta sua meraviglia che il Governo non intervenga egli stesso a porre in qualche modo riparo a così enorme fiscalità, ad impedire che agenti troppo zelanti opprimano e soffochino siffattamente i servizi pubblici, quali sono quelli delle ferrovie.

« Confida che l'onorevole Amministrazione di questa ferrovia, la quale già impugnò, e giustamente, nanti la Commissione centrale i criteri seguiti dall'agente delle imposte e dalle Commissioni sull'accertamento dei redditi di ricchezza mobile, vorrà far pervenire al Governo le vive rimostranze di questa Assemblea, che vede compromessi per opera del Governo stesso gli interessi e le risorse di una delle migliori regioni del Piemonte.

« Il rigore delle leggi dev'essere sempre temperato dallo spirito di equanimità e di giustizia, se non si vogliono inaridire le sorgenti della ricchezza pubblica ».

Ferrovia Intra-Pallanza-Gravellona. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Del progetto di questa ferrovia, compilato dall'ing. Michele Fenoglio, demmo già ampie informazioni nel n. 45 del 1891, pag. 718, quando annunciammo che l'Amministrazione comunale di Intra aveva presentata domanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia stessa. Aggiungemmo successivamente altre notizie, per richiamo alle quali rinviamo i nostri lettori al n. 6 del corrente anno, pag. 90.

Annunciamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato nei riguardi tecnici, salvo alcune modifiche, il progetto di cui si tratta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie d'Europa. — *Lunghezza alla fine degli anni 1889 e 1890.* — Da una statistica delle strade ferrate apertesi nel 1890, statistica pubblicata dalla Direzione delle ferrovie al Ministero dei Lavori Pubblici della Francia, riassumiamo il seguente prospetto:

Stati		Fine 1889	Fine 1890	Aumento nel 1890
Austria-Ungheria (1) .	Km.	26,587	27,113	526
Belgio (2)	»	5,088	5,263	175
Danimarca	»	1,969	2,010	41
Francia (3)	»	36,372	36,895	523
Germania (4)	»	41,002	41,908	906
Gran Bretagna e Irlanda	»	32,439	32,673	234
Grecia	»	706	767	61
Italia	»	12,807	12,907	100
Lussemburgo	»	454	483	29
Olanda	»	2,560	2,577	17
Portogallo	»	2,060	2,060	—
Rumenia	»	2,475	2,494	19
Russia e Finlandia (5) .	»	30,159	30,957	798
Serbia	»	538	538	—
Spagna	»	9,678	9,878	200
Svezia e Norvegia (6) .	»	9,450	9,603	153
Svizzera	»	3,000	3,070	70
Turchia, Bulgaria e Rumelia	»	1,611	1,719	108
Malta (Isola di) . . .	»	11	11	—
Totali	Km.	218,966	222,926	3,960

(1) Nel 1890: Linee Austriache, chilometri 15,287; Linee Ungheresi, 11,266; Linee Bosniache, 560.
(2) Compresi 852 chilometri di ferrovie vicinali.
(3) Nel 1890: Linee d'interesse generale, chilometri 33,550; Linee d'interesse locale, 3,122; Linee industriali, 223.
(4) Non compresi chilometri 1,052 a scartamento ridotto.
(5) Nel 1890: Linee Russe, chilometri 29,080; Linee Finlandesi, 1,877.
(6) Nel 1890; Linee Svedesi, chilometri 8,041; Linee Norvegiesi, 1,562.

Ed ora, parendoci opportuna cosa facilitare il confronto tra la precedente statistica ed altre da noi pubblicate intorno alle *Ferrovie del mondo*, in generale, ed alle *Ferrovie d'Europa*, in particolare, rimandiamo all'uopo i nostri lettori al n. 33 del 1891, e pag. 527, con richiamo a precedenti articoli e notizie.

Circa poi speciali statistiche generali sulla lunghezza delle ferrovie nei *singoli Stati d'Europa*, ricordiamo: per le *Ferrovie Italiane* il n. 3 del 1892, pag. 33, con richiamo; per le *Ferrovie Austro-Ungariche* il n. 45 del 1891, pag. 562; per le *Ferrovie Francesi* il n. 11 del 1892, pag. 169 e il n. 8 del 1891, pag. 125; per le *Ferrovie Inglesi* il n. 14 del 1892, pag. 218 e il n. 45 del 1891, pag. 721; per le *Ferrovie Russe* il n. 1 del 1892, pag. 11; per le *Ferrovie Spagnuole* in questa stessa rubrica e pagina, con richiamo; per le *Ferrovie Svedesi* in questa stessa pagina, pag. 000; per le *Ferrovie Svizzere* il n. 3 del 1892, pag. 42, ed i numeri 35 e 29 del 1891, rispettivamente a pag. 562 e 465.

Ferrovie Spagnuole. — *Linee aperte all'esercizio nel 1891.* — Come già nel n. 4 del 1891, pag. 58, per le nuove linee ferroviarie aperte all'esercizio nel 1890, diamo ora un riassuntivo prospetto cronologico delle ferrovie aperte all'esercizio nel 1891.

Data dell'apertura e linea o tronco aperto	Chilometri
1° aprile — Tronco da Marsa-Valset a Mora, della linea Saragozza-Barcellona	20
18 giugno — Linea da Puente-Genil a Labre, della Compagnia dell'Andalusia	33
6 settembre — Tronco da Bobadilla a Ronda, della linea Algeciras-Bobadilla	71
13 novembre — Linea da Oviedo a Infiesto, della Compagnia delle Ferrovie economiche delle Asturie	47
5 dicembre — Linea da Madrid e Navalcarnero a Villa del Prado	62
Totale . .	233

Numerose ed assai importanti furono, poi, le *concessioni definitive* fatte nello stesso anno 1891; e così pure le *autorizzazioni a nuove concessioni* accordate da leggi al Governo.

— *Progetto di ferrovia economica da Madrid a Santander.* — È allo studio, annunciasi, un progetto di ferrovia economica che da Madrid, per Arnada e Burgos, farebbe capo a Santander; essa misurerebbe circa 600 chilometri.

Basta guardare alla carta della Spagna per comprendere come questa ferrovia, quasi in linea retta, può considerarsi la corda del grande arco di circolo percorso dall'attuale ferrovia che da Madrid, per raggiungere Burgos, tocca a Segovia e Valladolid; la nuova linea perciò farebbe concorrenza ad una delle principali ferrovie del Nord della Spagna.

Questo progetto — aggiunge il *Journal des Transports* — non è nuovo; fu già posto innanzi altre volte, ma sempre fu scartato per ragioni finanziarie.

Ferrovie Svedesi. — *Lunghezza e prodotto nel 1891.* — Alla fine del 1891 la rete ferroviaria della Svezia misurava una lunghezza di 2,742 chilometri, con aumento di 120 chilometri sull'anno precedente.

I prodotti dello stesso anno 1891 ammontarono a corone 20,910,258 (la corona vale L. 1.38). Essi si suddividono in 7,316,703 corone per i viaggiatori; 536,839 per animali vivi; 824,296 per merci a G. V.; 12,232,422 per merci a P. V.

Tramvie elettriche negli Stati Uniti del Nord d'America. — *Sviluppo nell'ultimo triennio e stato attuale.* — A complemento delle notizie date nel n. 6, pag. 91, aggiungiamo le seguenti.

Mentre in Europa si proseguono tentativi modesti di trazioni meccaniche, agli Stati Uniti le tramvie elettriche vanno acquistando ogni giorno maggiore sviluppo. Presentemente, la lunghezza totale delle linee di tramvie in esercizio è di 18,650 chilometri; dei quali 8708 chilometri a trazione animale, 4914 chilometri a trazione elettrica, 3069 chilometri a

trazione a vapore, 1060 chilometri a trazione per mezzo di ogmene.

In meno di tre anni, quasi il 41 per cento di tramvie a cavalli sono state trasformate in tramvie elettriche. Nel 1890, gli animali posseduti dalle Società di tramvia ascendevano in complesso alla cifra di 116,795 cavalli. Questa cifra è discesa, alla fine del 1891, a 87,114 cavalli; il che rappresenta in un solo anno una diminuzione di 29,681 cavalli.

Sulla rete di Boston si contano 390 vetture elettriche in attività, altre 250 sono in costruzione. Si è dovuto in questi ultimi tempi, costruire un immenso stabilimento centrale che può fornire 26,000 cavalli di forza. La medesima Società, la « West-End Company, » sta impiantando un altro stabilimento supplementare di 9000 cavalli nel distretto East-Cambridge, e mantiene in esercizio la sua prima ed antica officina costruita ad Allston di 1200 cavalli di forza. La rete completa dispone quindi di 36,000 cavalli vapore. Il sistema di trazione adottato a Boston è il sistema Thomson-Houston.

Notizie Diverse

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 31 marzo u. s. tennesi a Padova l' Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Intervennero 141 azionisti, rappresentanti 25,150 azioni, con diritto a 2,561 voti.

Riassumiamo brevemente dalla relazione del Consiglio di Amministrazione: che l'andamento delle cose sociali è grandemente migliorato; che molte questioni furono onorevolmente transatte; che alcune imprese furono abbastanza proficuamente liquidate, e che in quelle che ancora rimangono, principale l' acquedotto di Napoli, si attende di giorno in giorno l'ultima e definitiva sentenza, che farà incassare alla Società una somma rilevante per modo da assicurarne le sorti.

Dopo la lettura della relazione dei sindaci fu aperta la discussione.

Fu messo quindi ai voti il seguente *Ordine del giorno* proposto dal Consiglio d'Amministrazione:

« È approvato il bilancio che chiude, sia in attivo che in passivo, con L. 106,444,124.81 e con un saldo in attivo della partita Profitti e Perdite di L. 4,319,540.09 ».

Esso ottenne voti 1,079 favorevoli contro 529 contrari.

Fu poscia sottoposto alla votazione dell'Assemblea un *Ordine del giorno*, col quale si invitava il Consiglio d'Amministrazione a convocare un'assemblea straordinaria entro un mese, perchè si pronunciasse sulla convenienza che la Società continuasse a vivere o no. Esso non ebbe che 359 voti favorevoli contro 1,764.

Fallimento Società An. Vet. Tardy e Benech. — *Messa all'incanto dello Stabilimento.* — Allo scopo di evitare una maggior diminuzione dell'attivo, che sarebbe inevitabile qualora si prolungasse vieppiù l'attuale stato di cose (1), e ciò sia per il naturale deperimento del materiale, sia per la perdita derivante dall'inattività dello Stabilimento, il Curatore della fallita Società è venuto nella decisione di affrettare la messa al pubblico incanto dello Stabilimento medesimo.

A tale incanto si procederà, con le dovute formalità di legge, il giorno 21 del corrente mese di aprile, alle ore dieci antimeridiane, in una delle sale del Tribunale Civile e Penale di Savona.

La gara verrà aperta sul prezzo d'asta, determinato dal perito ing. Italo Maruti, in L. 4,100,000, benchè il prezzo totale della perizia ascenda a L. 8,195,000.

Le offerte non possono essere inferiori a lire 1000; e gli offerenti dovranno sborsare lire 300,000 per le spese, oltre il decimo del prezzo, salvo, per quest'ultimo, dispensa dal Giudice delegato avv. Giuseppe Brandoli.

I fatali a quindici giorni; aumento non minore del sesto.

(1) Circa la *dichiarazione del fallimento*, vedi in questa rubrica del n. 6, pag. 91.

La navigazione italiana e il canale di Suez. — *Nel 1891.* — Un rapporto del Console italiano in Porto Said constata, con soddisfazione, che la nostra bandiera fu in aumento nel passato anno.

Tale aumento è dovuto al passaggio di bastimenti mercantili e non da guerra o piroscafi noleggiati. Il 1891 fu il primo anno che vide transitare il canale da piroscafi italiani all'infuori della Navigazione Generale. Questi piroscafi furono 12, quasi tutti diretti alle Indie per caricarvi grano o riso.

Verso l'Italia, anche nel 1891, vi fu aumento dei piroscafi esteri. Infatti, mentre nel 1890 si diressero dal canale ai porti italiani 236 bastimenti esteri, nel 1891 se ne diressero 269.

Esposizione Universale di Parigi 1889. — *Quanto ha costato.* — Si è finalmente chiuso il bilancio dell'Esposizione di Parigi del 1889, e fu pubblicato col corredo dei più minuti particolari.

A noi basterà il riportare i dati riassuntivi, per indurne il criterio del quanto costi un'Esposizione al giorno d'oggi, anche senza punto accennare ai preventivi mastodontici di Chicago.

Gli introiti complessivi delle sovvenzioni, degli ingressi, delle locazioni e della rivendita del materiale usato ammontarono a 50,000,519 franchi; le spese totali furono di quaranta milioni. C'è però a tener conto che a costituire la egregia somma degli introiti concorsero 17 milioni sovvenuti dallo Stato e 8 dalla città di Parigi; 25 milioni, che non tutti gli Stati e tutte le capitali d'Europa sono in grado di sovvenire, e senza dei quali la chiusa del bilancio parigino non brillerebbe certo per attività!...

Invio dei bagagli per mezzo dell'elettricità. — Il signor Bennett propone la costruzione, nelle vie di Londra, di gallerie di m. 0.60 di larghezza, su metri 0.90 di altezza, che partono da una stazione centrale e mettono capo per mezzo di rami a tutte le case della città, e nei quali si muovono carrettelli elettrici.

Il principio di tale sistema è il seguente: Supponiamo che l'abbonato *A* desideri mandare un collo all'abbonato *B*. Domanda alla stazione centrale un carrettello; dopo aver caricato il veicolo, l'abbonato *A* annuncia alla stazione centrale che è preparato a spedirlo all'abbonato *B*. Quando questo ha vuotato il veicolo, lo rimanda alla stazione centrale.

Progetto di una linea telefonica fra l'America e l'Europa. — Un elettricista di Boston, il signor Gorham Gray, avrebbe determinato le condizioni di una linea telefonica tra l'Europa e l'America.

Il cavo potrebbe essere di ferro, invece che di rame, e da ciò risulterebbe una grande economia nelle spese del primo impianto.

Bisogna accettare questa notizia colla più grande circospezione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 276,343.50 * per ampliamento e sistemazione della *stazione di Mantova;*

Fabbisogno * del materiale metallico di armamento di tronchi delle linee *Rocchetta Melfi-Potenza* e *Sulmona-Isernia;*

L. 10,400, per consolidare la trincea al chilometro 126.430, presso all'imbocco Sud della galleria dei Balduini, nella linea Orte-Foligno-Falconara.

Rete Mediterranea. — L. 1,740,000, per eseguire il risanamento e completamento della massicciata sulla intera linea Napoli-Metaponto, escluse le tratte sulle quali già venne attuato un tale provvedimento, cioè su una estesa di circa 219 chilometri;

L. 23,000, pei lavori di modificazioni ai focolari e camini delle case cantoniere lungo i tronchi Battipaglia-Pisciotta e Sicignano-Casalbuono delle linee Battipaglia-Sicignano e Sicignano-Castrocucco;

L. 16,500, per il rifacimento di n. 18 scambi e di m. 334 di binario nelle stazioni di San Miniato, San Romano e La Rotta, nella ferrovia Firenze-Empoli-Pisa;

L. 5050, per l'impianto d'una fermata al casello 9 della linea Rho-Sesto Calende, fra le stazioni di Parabiago e di Legnano.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Aulla-Lucca. — Progetto modificato d'appalto * del *tronco Ponte a Moriano-Bagni di Lucca.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 2,813.24 per costruzione binario morto e chiusura per un nuovo provvisorio deposito combustibili ad Alessandria;

L. 4,770 per applicazioni catene e chiavi in ferro a 5 case cantoniere fra Monasterace e Palizzi;

L. 1,650 per costruzione di un muro di sbarramento e cunetta murata al passo a livello, al Km. 311.589.47, fra Montauro e Soverato.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica (prossimamente). — Appalto * fra Ditte Nazionali per fornitura di *100 botti in lamiera d'acciaio*, rivestiti d'abete di Moscovia, da caricarsi su carri piatti ordinari, pel trasporto di vini, mosti ed uve. Cinque lotti di 20 botti ciascuno. Importo complessivo L. 259,840

Spagna. — *Commissione dei lavori del porto di Huelva* (2 maggio, ore 2 pomeridiane). — Fornitura di 4 grue a vapore mobili, della forza di 4 tonnellate ciascuna, montate su carri in ferro, e funzionanti tanto a vapore quanto a mano. Cauzione provvisoria fr. 1000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Turano Rosalbino di Taranto i lavori per alzamento livelletta fra i Km. 45.531 e 46.955 fra Metaponto e S. Basilio (linea Taranto-Reggio), col ribasso del 17.30 per cento sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 corrente). — Revello Pietro e Viglino Lorenzo di Alba, per appalto delle opere occorrenti per la deviazione del Tanaro alla galleria Raineri, presso Alba;

Rubini e C. di Dongo, per fornitura di Kg. 200,000 di ferro in barre per chiodi, bolloni e tiranti di caldaie;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano per appalto travate metalliche cadenti nei tronchi da Polcevera ad Ovada, della linea Genova-Asti;

Taverna Luigi di Alessandria, per ripristino della difesa con palafitte Brunesi contro le corrosioni del Tanaro tra Felizzano e Solero;

Mongardi Giovanni di Roccasecca, pei lavori d'ampliamento e riordino del fabbricato viaggiatori della stazione di Roccasecca;

Roberto Desanna di Napoli, per fornitura di tonnell. 1800 di carbone fossile da forni;

Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di Kg. 100,000 di ferro in barre per chiodi, bolloni e tiranti di caldaie;

Bochumer Verein di Bochum, per fornitura di n. 300 ruote da veicoli;

Ditta Garetto Pietro e Figli di Torino, per fornitura di m³ 208 di legname rovere da lavoro.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Rivarolo Canavese — Torino — (16 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del rettilineo della bealera comunale. Importo ridotto L. 31,186.76 (V. n. 12).

Comune di Petorbiolo — Pavia — (21 aprile, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la nuova inalveazione del torrente Rile di Retorbido. Importo L. 93,991.69. Cauzione provvisoria L. 6600. Cauz. def. L. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (23 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di serie N. 81, compreso fra la provinciale di Fondi e la Sella Quercia del Monaco (m. 5601). Importo L. 123,272.79. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. il decimo, Fatali a giorni 15.

Amministrazione Provinciale di Parma (25 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto in un solo lotto dei lavori seguenti da farsi nella strada di Medesano:

a) Variante al tratto da Medesano fin oltre la Navazza;

b) Costruzione di un ponte metallico sul rio Dordone e tratti d'accesso;

c) Variante al tratto da Felegara all'innesto della strada comunale di Sant'Andrea;

d) Costruzione di ponticelli sui rii Sgalzarino e Fontana.

Importo ridotto L. 59,070 (V. n. 10 e 13).

Prefettura di Terra di Lavoro (26 aprile, ore 11 antimerid., 1ª asta). — Appalto delle opere per la riduzione a Riformatorio maschile della Casa penale femminile di Santa Maria Capua Vetere. Importo L. 45,435. Cauz. provv. L. 2300. Cauz. def. L. 4600. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (30 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'escavazione dei canali di grande navigazione, foci e bacini del PortoLaguna di Venezia, pel sessennio 1892-98. Importo L 2,772,000. Cauz. provv. L. 100,000. Cauz. definitiva il decimo.

Incanto dello Stabilimento Tardy e Benech. — *Tribunale di Savona* (21 aprile, ore 10 ant.). — Importo L. 4,100,000. Deposito L. 300,000 (V. «Notizie diverse» di questo numero).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Torino — (14 aprile, ore 2 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** scelto: kg. 22,000 diverso in verghe a L. 0.34; kg. 35,000 profilato (per culatte mobili) a L. 0 48. Cauz. L. 2430. Consegna in giorni 70.

— Fornitura di **acciaio:** kg. 2600 fuso in verghe a L. 0.70; kg. 300 duro in lamiera a L. 1.20; kg. 1500 in filo grosso a L. 0.75. Cauz. L. 340. Consegna a giorni 40.

— Fornitura di **ferro** scelto in verghe kg. 14,000 a L. 0.35. Cauz. L. 490. Consegna a giorni 10.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (18 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura in due lotti di **ferro:** 1° lotto chilogrammi 9500 profilato diverso a L. 0.45. Consegna giorni 80. Cauzione L. 428; 2° lotto: kg. 1500 filo grosso a L. 0.45 e kg. 9800 scelto in verghe a L. 0.45. Consegna a giorni 40. Cauz. L. 509.

— (29 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio:** kg. 100 fuso in filo per utensili a L. 4.25; kg. 500 fuso in lamiera a L. 1.40; kg. 3000 fuso in verghe a L. 1.30. Cauzione L. 503. Consegna a giorni 60.

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Roma — (18 aprile, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** e **ferro;** kg. 1000 d'acciaio fuso in verghe a L. 2; kg. 245 di ferro buono in lamiera grossa a L. 0.70; kg. 110 sottile a L. 1; kg. 2000 ferro fino in verghe a L. 0,50. Cauz. L. 329. Consegna a giorni 20.

— Fornitura di **stagno, ottone** e **latta** per L. 1167. Cauzione L. 117. Consegna a giorni 20.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

19 aprile. — **Tramways di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant., nella sede a Bruxelles, via di Namur.

20 aprile. — **Tramways Fiorentini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant., nella sede a Bruxelles, via di Namur.

21 aprile. — **Tramways Napoletani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant., nella sede a Bruxelles, via di Namur.

21 aprile. — **Ferrovia Alessandria-Acqui.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., in Firenze, via Bufalini, N. 35.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Dal 1° luglio saranno rimborsati i Buoni in oro estratti nella XLIV estrazione (V. pagine *Annunzi*).

Strade ferrate secondarie della Sardegna. — Elenco delle obbligazioni di 1ª e 2ª serie state estratte e rimborsabili dal 1° aprile.

Obbligazioni di I serie.

Titoli da una obbligazione:
N. 445, 1662, 2538, 4367, 6015, 6696, 7588, 7670;
Titoli da cinque obbligazioni:

Titolo N.		dalla obbligazione		alla
Titolo N.	8475	dalla obbligazione	9771 alla	9775
»	10091	»	17851 »	17855
»	10594	»	20366 »	20370
»	11290	»	23846 »	238:0
»	12674	»	30766 »	30770

Obbligazioni di II serie.

Titoli da una obbligazione:
N. 40, 42, 1038, 2590, 2684, 3956, 4194, 4263, 5112, 6294, 6455, 6758, 6893, 7469.
Titoli da cinque obbligazioni:

Titolo N.		dalla obbligazione		alla
Titolo N.	10842	dalla obbligazione	22206 alla	22210
»	11039	»	23191 »	23195
»	11513	»	25561 »	25565
»	11556	»	25776 »	25780

Titoli da dieci obbligazioni:

Titolo N.		dalla obbligazione		alla
Titolo N.	13421	dalla obbligazione	37201 alla	37210
»	14264	»	45631 »	45640
»	14864	»	51631 »	51640

— Dal 5 aprile viene pagata la cedola N. 8 delle azioni in circolazione della Società in L. 10.50 e la cedola N. 3 di quelle di godimento in L. 4.25.

Prestito Consorziale Ferroviario delle Provincie di Padova-Treviso-Vicenza 1874. — Dal 1° aprile pagamento degli interessi semestrali in L. 27.50.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			April 2	Aprile 9
Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	621	624
» »	Mediterranee	»	481	481
» »	Sicule.	»	570	570
» »	Sarde (preferenza)	»	280	280
» »	Palermo Marsala-Trapani . .	»	300	300
» »	Gottardo.	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali.	»	545	545
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	»	284	284
» »	Novara-Seregno . . .	»	67.50	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	314	312
» »	» 2ª emiss.	»	299	301
» »	Centrale Toscana. . .	»	495	495
» »	Mediterranee 4 0/0 . .	»	427.50	427.50
» »	Meridionali.	»	301.25	303.50
» »	Sarde, serie *A*. . . .	»	301	301
» »	» serie *B*. . . .	»	302	301.50
» »	» 1879	»	291	292.50
» »	Pontebba	»	452	452
» »	Nord-Milano	»	255 50	257
» »	Meridionali Austriache.	»	312.50	314.50
» »	Gottardo 4 %. . . .	»	102.25	102.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 31 Marzo 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	652	630	+ 22
Media	4170	4107	+ 63	653	639	+ 14
Viaggiatori.	1,363,235 42	1,503,183 40	— 139,947 98	53,763 02	76,440 93	— 22,677 91
Bagagli e cani. . . .	73,461 19	70,680 09	+ 2,781 10	2.060 17	2,604 72	— 544 55
Merci a G.V. e P.V. acc.	301,818 86	352,563 40	— 50,744 54	12,650 17	18,667 36	— 6,017 19
Merci a P. V. . . .	1,488,862 29	1,575,317 12	— 86,454 83	83,534 49	121,345 34	— 37,810 85
TOTALE .	3,227,377 76	3,501,744 01	— 274,366 25	152,007 85	219,058 35	— 67,050 50

Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 31 Marzo 1892.*

Viaggiatori.	33,924,812 31	33,881,681 33	+ 43,130 98	1,836,178 26	1,986,585 59	— 150,407 33
Bagagli e cani. . . .	1,558,678 90	1,552,015 84	+ 6,663 06	67,219 97	72,323 70	— 5,103 73
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,540,290 61	8,392,639 66	+ 147,650 95	443,331 17	454,608 75	— 11,277 58
Merci a P. V. . . .	38,085,758 18	38,266,580 72	— 180,822 54	2,755,168 39	2,979.364 73	— 224,196 34
TOTALE .	82,109,540 00	82,092,917 55	+ 16,622 45	5,101,897 79	5,492,882 77	— 390,984 98

Prodotto per chilometro

della decade.	767 69	843 39	— 75 70	233 14	347 71	— 114 57
riassuntivo	19,690 54	19,988 54	— 298 00	7,813 01	8,596 06	— 783 05

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Marzo* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	2,874 85	9,693.65	885.70	663.15	2,228.15	2,566.05	3,864.10	3,403 05	1,258.20	3,927.15	1,789.05	850.60
Bagagli e Cani	38.65	181.25	14.50	5.35	30.60	1.00	57.35	52 50	15 90	22.90	17.35	7.40
Merci a G. V. e P. V. Accel.	436.80	1,965.60	84.75	139.80	263.55	55.50	103.25	347.20	241.90	385.10	167 50	24.45
Merci a P. V.	4,675.25	5,315.80	658.15	2,187.25	1,075.20	39.80	2,842.46	1,687.85	1,129.40	1,170 95	935.75	434.50
TOTALI	8,025.55	17,156.30	1,643.10	2 995.55	3,597.50	2,662.35	6,867.15	5,490.60	2 645.40	5,506.10	2,909.65	1,316.95

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GENNAIO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	
Grande Velocità.	9,926.30	22,825.55	11,073.10	17,731.60	2.525 00	244.80	838.15	4,483.75
Piccola Velocità.	274.20	7,646.15	9,323.00	25,540.70	274.45	— —	134.80	348.55
TOTALI	10,200.50	30,471.71	20,396.10	43,272.30	2,799.45	244 80	972.95	4,832.30

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	Déjeun.							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p,	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. da *Pisa* alle Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50*; *Torino-Parigi, fr. 45,50*; *Genova-Parigi, fr. 58*; *Pisa-Parigi, fr. 58*; *Roma-Pisa, fr. 10.50*; *Roma-Genova, fr. 16*; *Roma-Torino, fr. 21*; *Torino-Pisa, fr. 10.50*; *Parigi-Londra, fr. 18.75*.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, interamente versati

SERVIZIO DEI TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

XLIVma **ESTRAZIONE dei BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Aprile 1892.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1892, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1892 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI.

TITOLI DA CINQUE

Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni		Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni		Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni		Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni		Numero delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numero delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
82	406	410	2233	11161	11165	4447	22231	22235	6945	34721	34725	9242	46206	46210	11235	56171	56175
131	651	655	2269	11341	11345	4481	22401	22405	6952	34756	34760	9331	46651	46655	11278	56386	56390
153	761	765	2279	11391	11395	4484	22416	22420	7047	35231	35235	9397	46981	46985	11371	56851	56855
253	1261	1265	2349	11741	11745	4603	23011	23015	7048	35236	35240	9408	47036	47040	11426	57126	57130
303	1511	1515	2352	11756	11760	4673	23361	23365	7144	35716	35720	9460	47296	47300	11438	57186	57190
382	1906	1910	2420	12096	12100	4699	23491	23495	7154	35766	35770	9471	47351	47355	11504	57516	57520
436	2176	2180	2436	12176	12180	4753	23761	23765	7207	36031	36035	9546	47726	47730	11530	57646	57650
437	2181	2185	2491	12451	12455	4916	24576	24580	7303	36511	36515	9553	47761	47765	11573	57861	57865
500	2496	2500	2500	12496	12500	4927	24631	24635	7321	36601	36605	9584	47916	47920	11615	58071	58075
563	2811	2815	2570	12846	12850	4939	24691	24695	7324	36616	36620	9605	48021	48025	11637	58181	58185
570	2846	2850	2632	13156	13160	4942	24706	24710	7369	36841	36845	9629	48141	48145	11676	58376	58380
573	2861	2865	2704	13516	13520	4943	24711	24715	7561	37801	37805	9644	48216	48220	11694	58466	58470
627	3131	3135	2708	13536	13540	5020	25096	25100	7698	38486	38490	9680	48396	48400	11781	58901	58905
633	3161	3165	2723	13611	13615	5091	25451	25455	7721	38601	38605	9727	48631	48635	11786	58926	58930
637	3181	3185	2769	13841	13845	5122	25606	25610	7733	38661	38665	9746	48726	48730	11806	59026	59030
706	3526	3530	2795	13971	13975	5144	25716	25720	7744	38716	38720	9748	48736	48740	11807	59031	59035
799	3991	3995	2813	14061	14065	5204	26016	26020	7828	39136	39140	9771	48851	48855	11875	59371	59375
812	4056	4060	2824	14116	14120	5207	26031	26035	7830	39146	39150	9778	48886	48890	11901	59501	59505
813	4061	4065	2928	14636	14640	5247	26231	26235	7832	39156	39160	9913	49561	49565	11938	59686	59690
897	4481	4485	2931	14651	14655	5270	26346	26350	7835	39171	39175	9964	49816	49820	12039	60191	60195
953	4761	4765	2962	14806	14810	5276	26376	26380	7861	39301	39305	9992	49956	49960	12043	60211	60215
979	4891	4895	3071	15351	15355	5288	26436	26440	7885	39421	39425	10102	50506	50510	12075	60371	60375
1007	5031	5035	3100	15496	15500	5310	26546	26550	7950	39746	39750	10115	50571	50575	12112	60556	60560
1088	5436	5440	3214	16066	16070	5483	27411	27415	7982	39906	39910	10122	50606	50610	12120	60596	60600
1104	5516	5520	3280	16396	16400	5509	27541	27545	8100	40496	40500	10129	50641	50645	12131	60651	60655
1140	5696	5700	3291	16451	16455	5583	27911	27915	8165	40821	40825	10158	50786	50790	15193	60961	60965
1153	5761	5765	3294	16466	16470	5710	28546	28550	8179	40891	40895	10258	51286	51290	12206	61026	61030
1191	5951	5955	3295	16471	16475	5821	29101	29105	8199	40991	40995	10367	51831	51835	12212	61056	61060
1255	6271	6275	3297	16481	16485	5840	29196	29200	8285	41421	41425	10369	51841	51845	12269	61341	61345
1308	6536	6540	3310	16546	16550	5931	29651	29655	8297	41481	41485	10372	51856	51860	12321	61601	61605
1342	6706	6710	3333	16661	16665	5942	29706	29710	8299	41491	41495	10377	51881	51885	12338	61686	61690
1352	6756	6760	3376	16876	16880	5950	29746	29750	8331	41651	41655	10450	52246	52250	12435	62171	62175
1373	6861	6865	3386	16926	16930	5977	29881	29885	8339	41691	41695	10469	52341	52345	12463	62311	62315
1475	7371	7375	3566	17826	17830	5992	29956	29960	8444	42216	42220	10536	52676	52680	12471	62351	62355
1480	7396	7400	3693	18461	18465	6017	30081	30085	8496	42476	42480	10573	52861	52865	12499	62491	62495
1486	7426	7430	3708	18536	18540	6039	30191	30195	8509	42541	42545	10603	53011	53015	12522	62606	62610
1494	7466	7470	3793	18961	18965	6049	30241	30245	8527	42631	42635	10615	53071	53075	12550	62746	62750
1522	7606	7610	3822	19106	19110	6093	30461	30465	8585	42921	42925	10707	53531	53535	12552	62756	62760
1656	8276	8280	3875	19371	19375	6153	30761	30765	8601	43001	43005	10729	53641	53645	12564	62816	62820
1724	8616	8620	3891	19451	19455	6176	30876	30880	8778	43886	43890	10737	53681	53685	12569	62841	62845
1781	8901	8905	3980	19896	19900	6202	31006	31010	8836	44176	44180	10744	53716	53720	12573	62861	62865
2801	9001	9005	4113	20561	20565	6373	31861	31865	8853	44261	44265	10748	53736	53740	12610	63046	63050
1816	9076	9080	4158	20786	20790	6439	32191	32195	8863	44311	44315	10957	54781	54785	12637	63181	63185
1843	9211	9215	4167	20831	20835	6451	32251	32255	8883	44411	44415	11058	55286	55290	12702	93506	63510
1881	9401	9405	4299	21491	21495	6460	32296	32300	8962	44806	44810	11087	55431	55435	12723	63611	63615
2120	10596	10600	4358	21786	21790	6654	33266	33270	9000	44996	45000	11186	55926	55930	12784	63916	63920
2146	10726	10730	4377	21881	21885	6707	33531	33535	9218	46086	46090	11213	56061	56065	12855	64261	64265
2168	10836	10840	4407	22031	22035	6740	33696	33700	9229	46141	46145	11230	56146	56150	12933	64661	64665
2210	11046	11050															

TITOLI UNITARI

Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni	
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
65271	65275	72256	72260	80966	80970	87776	87780	94486	94490	102086	102090	110546	110550	118341	118345	124146	124150
65851	65855	72666	72670	81071	81075	87986	87990	94571	94575	102186	102190	110626	110630	118596	118600	124246	124250
66366	66370	72686	72690	81116	81120	88051	88055	94591	94595	102281	102285	110651	110655	119186	119190	124276	124280
66391	66395	72796	72800	81386	81390	88071	88075	94796	94800	102321	102325	110661	110665	119241	119245	124541	124545
66821	66825	72921	72925	81566	81570	88176	88180	94891	94895	102521	102525	110851	110835	119246	119250	124556	124560
67516	67520	72981	72985	81581	81585	88536	88540	95076	95080	103041	103045	111381	111385	119436	119440	124846	124850
67931	67935	73056	73060	81751	81755	88631	88635	95436	95140	103461	103465	111681	111685	119496	119500	125086	125090
67956	67960	73066	73070	81816	81820	88771	88775	95456	95460	103666	103670	112036	112040	119791	119795	125211	125215
68051	68055	73391	73395	81891	81895	88881	88885	95606	95610	104116	104120	112136	112140	120156	120160	125511	125515
68411	68415	73751	73755	82216	82220	89136	89140	95751	95755	104211	104215	112491	112495	120341	120345	125586	125590
68446	68450	73771	73775	82521	82525	89141	89145	96076	96080	104391	104395	112536	112540	120556	120560	125611	125615
68556	68560	73826	73830	83156	83160	89236	89240	96356	96360	104431	104435	112571	112575	120646	120650	125921	125925
68841	68845	73856	73860	83436	83440	89421	89425	96461	96465	105631	105635	113161	113165	120811	120815	126146	126150
68856	68860	74191	74195	83906	83910	90166	90170	96651	96655	105986	105990	113166	113170	121036	121040	126661	126665
69001	69005	74551	74555	84076	84080	90326	90330	97101	97105	106071	106075	113691	113695	121091	121095	126681	126685
69061	69065	74651	74655	84356	84360	90501	90505	97376	97380	106146	106150	114226	114230	121191	121195	126736	126740
69256	69260	75816	75820	84396	84400	90591	90595	97421	97425	106346	106350	114361	114365	121221	121225	127641	127645
69716	69720	75996	76000	84836	84840	90666	96670	98191	98195	106531	106535	114441	114445	121251	121255	127811	127815
70311	70315	76276	76280	85076	85080	90781	90785	98401	98405	106731	106735	114836	114840	121406	121410	127866	127870
70476	70480	76291	76295	85396	85400	90786	90790	98546	98550	106831	106835	115071	115075	121901	121905	128866	128870
70721	70725	76576	76580	85621	85625	91181	91185	98681	98685	107196	107200	115176	115180	122031	122035	129396	129400
70851	70855	78336	78340	85806	85810	91201	91205	99016	99020	107261	107265	115606	115610	122321	122325	129546	129550
70891	70895	78406	78410	85906	85910	91251	91255	99281	99285	107751	107755	115631	115635	122331	122335	129581	129585
70936	70940	78881	78885	86026	86030	91421	91425	99351	99355	107766	107770	115906	115910	122411	122415	129676	129680
71116	71120	79601	79605	86131	86135	91626	91630	99131	99435	107771	107775	116141	116145	122556	122560	130921	130925
21221	71225	79661	79665	86216	86220	92301	92305	99546	99550	107966	107970	116166	116170	122661	122665	131201	131205
71291	71295	79871	79875	86286	86290	92991	92995	100061	100065	108636	108640	116346	116350	122851	122855	131286	131290
71626	71630	80006	80010	86731	86735	93021	93025	100291	100295	108666	108670	116671	116675	122996	123000	131296	131300
71791	71795	80106	80110	87136	87140	93096	93100	100736	100740	108931	108935	117421	117425	123326	123330	131376	131380
71921	71925	80141	80145	87511	87515	93456	93460	101451	101455	109636	109640	117591	117595	123346	123350	131426	131430
72096	72100	80916	80920	87701	87705	93996	94000	101591	101595	109686	109690	117786	117790	123786	123790		
72206	72210	80926	80930	87741	87745	94451	94455	101746	101750	110086	110090	117816	117820	123976	123980		

Firenze, il 1° aprile 1892. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti, trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1892 - Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 16 Aprile 1892. NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE ITALIANE AL 1° GENNAIO 1892

Lunghezza assoluta.

Abbiamo ricevuto in settimana il fascicolo di dicembre 1891 dei « Prodotti delle Ferrovie nell'esercizio 1891-92 » pubblicazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate; e, riservandoci di compilare il consueto stato generale, a volta annuale, a volta semestrale, delle Strade Ferrate Italiane (1), ne riassumiamo intanto le seguenti cifre sulla lunghezza assoluta al 1° gennaio 1892.

La lunghezza assoluta delle Ferrovie Italiane, esercitate da Società private, in esecuzione della legge 27 aprile 1885, n. 3048, era al 1° gennaio 1892 di chilometri 13,453 contro 13,161 alla stessa data del 1891; nel corso del 1891 si ebbe adunque un aumento di 292 chilometri.

Questa lunghezza assoluta al 1° gennaio 1892 così si ripartisce:

Rete Mediterranea.		
Rete principale	km. 4,191	
» secondaria	» 679	
		km. 4,870
Rete Adriatica.		
Rete principale	km. 4,196	
» secondaria	» 1,037	
		» 5,233
Rete Sicula.		
Rete principale	km. 613	
» secondaria	» 228	
		» 841
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta		» 140
Ferrovie Sarde.		
Compagnia Reale	km. 411	
Ferrovie secondarie . . .	» 357	
		» 768
Ferrovie diverse		» 1,601
Totale al 1° gennaio 1892		km. 13,453

(1) Per richiamo a precedenti prospetti statistici, vedi l'articolo: *Le ferrovie italiane nell'esercizio 1890-91 in confronto cogli esercizi 1889-90, 1888-89 e 1887-88*, nel n. 3 del 16 gennaio 1892, pag. 33.

Considerando poi specialmente la lunghezza delle tre maggiori Reti italiane, riassumiamo il seguente prospetto comparativo:

Reti		1° gennaio 1892	1° gennaio 1891	Differenza 1° gennaio 1892
Mediterranea .	km.	4,870	4,800	+ 70
Adriatica . .	»	5,233	5,210	+ 23
Sicula . . .	»	841	729	+ 112
Totali	km.	10,944	10,739	+ 205

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° aprile 1892.

Avanzamento dei lavori a tutto lo scorso marzo sulle linee in costruzione per *conto della Mediterranea* (1).

Le LINEE VELLETRI-TERRACINA e SPARANISE-GAETA sono ultimate e nel venturo maggio verranno aperte all'esercizio.

Anche la CUNEO-SALUZZO è finita, eccezione fatta della nuova stazione di Saluzzo. La linea però potrà ugualmente essere aperta all'esercizio, facendo capo provvisoriamente alla vecchia stazione di Saluzzo, mediante un regresso sulla ferrovia di Savigliano (2).

La LINEA ROMA-SEGNI è anch'essa pressochè ultimata. Si lavorò attivamente per terminare gli scavi delle trincee e la costruzione dei rilevati; e non rimane più che la sistemazione di alcune scarpate e la formazione delle banchine. I lavori relativi all'armamento progredirono con attività, la posa del binario di sinistra raggiunse i 35 chilometri e 33 quello di destra.

LINEA GENOVA-OVADA-ASTI.

Sul 1° *tronco da Polcevera a Mele* i lavori procedono regolarmente, i movimenti di terra e le opere d'arte sono eseguiti per circa 2|3 e per 1|3 i fabbricati. Gli scavi e le murature delle 13 gallerie in corso di costruzione su questo

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° gennaio* 1892, nel n. 4, pag. 50.
(2) Vedi « Informazioni » di questo numero, pag. 243.

tronco raggiunsero la media generale di 1|2. Il 27 marzo u. s. si perforò la Galleria di Borzoli lunga m. 710.

Altre 4 gallerie trovansi già ultimate fin dai mesi precedenti.

Il 2° *tronco Mele-Campoligure* è costituito dalla Galleria del Turchino lunga m. 6431.50 che alla fine dello scorso marzo era scavata per m. 2740 ed aveva la calotta murata per m. 2390.

Sul 3° *tronco da Campoligure ad Ovada* i movimenti di terra sono finiti per 3|4 e per 2|3 le opere d'arte speciali sullo Stura. Le 9 gallerie in costruzione sono in complesso scavate per 2|3.

Il 4° *tronco da Ovada ad Asti* si può ritenere come ultimato per la tratta da Acqui ad Asti, sulla quale è in corso la posa dell'armamento.

Sulla tratta da Ovada ad Acqui dove trovasi la Galleria del Cremolino, lunga m. 3401, i lavori sono a buon punto. Questa Galleria è già perforata per m. 2431 e la muratura costrutta per m. 2295.

LINEA AVELLINO-ROCCHETTA MELFI.

Sul *tronco* in costruzione *da Avellino a Paternopoli*, gli scavi delle trincee e la formazione dei rilevati sono eseguiti per circa 3|4 e le opere d'arte ed i fabbricati in genere per circa 1|2. Anche le Gallerie di secondaria importanza sono finite per più di 1|2 e quella di Montefalcione, la più importante del tronco, lunga m. 2560, è scavata per 2427 metri.

LINEA ROMA-VITERBO.

Sulla *tratta Roma Bracciano* i movimenti di terra sono eseguiti per 3|4 e per 2|3 le opere d'arte, i fabbricati e le gallerie.

Sulla rimanente *tratta da Bracciano a Viterbo* i lavori non sono ancora incominciati.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 9 aprile 1892 (N. 85). — **Regio Decreto 3 marzo 1892**, col quale è inscritta nell'elenco delle provinciali di Parma la strada detta la « Montanara », che da Calestano pel ponte di Sala e per la Stradella, mette alla provinciale Parma-Fornovo.

Gazzetta Ufficiale dell'11 aprile 1892 (N. 86). — **Legge 7 aprile 1892**, numero **112**, colla quale sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1891-92.

— **Regio Decreto 20 marzo 1892**, col quale è approvata l'aggiunta all'elenco delle provinciali di Avellino, della strada che dalla nazionale delle Puglie numero 54, presso Ponte Calore per Taurasi e il Cimitero di S. Angelo all'Esca, mette alla provinciale Melfi-Appia, nel sito detto Quadrivio delle Rotole.

Gazzetta Ufficiale del 12 aprile 1892 (N. 87). — **Tabella annessa alla Legge 7 aprile 1892, n. 112** (assestamento del bilancio di previsione 1891-92) di cui nella *Gazzetta Ufficiale* dell'11 corrente aprile.

— **Decreto Ministeriale** (Ministero delle Finanze) in data **10 aprile 1892** con cui le lamiere di leghe metalliche non nominate sono assimilate alle leghe metalliche allo stato greggio (Voce n. 221 *a* della tariffa).

— Con **R. Decreto** del **10 marzo u. s** è stata conceduta alla Società Vulcano Chiavarese la miniera di manganese, denominata « Tre Monti », posta nel territorio dei comuni di Casarza e Maissana, provincia di Genova.

— Con **R. Decreto** del **10 marzo u. s.** è stata conceduta al signor Alfonso Warzée la miniera di piombo, denominata « S. Ega su Solu », posta nel territorio di Fluminimaggiore, provincia di Cagliari.

Gazzetta Ufficiale del 11 aprile 1892 (N. 89). — **Regio Decreto 6 marzo 1892**, numero **122**, concernente l'applicazione della tariffa eccezionale ridotta N. 1002 pel trasporto a carro completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili dall'Italia all'Estero. — Rimandiamo ad altro numero la pubblicazione del testo del R. Decreto.

CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLE STRADE FERRATE

Quarta Sessione a Pietroburgo nell'agosto 1892.

I. — Rinvio della Sessione dal luglio all'agosto.

La Quarta Sessione del Congresso Internazionale Ferroviario, convocata a Pietroburgo — intorno a cui rimandiamo i nostri lettori alle « Informazioni » del **n.** 43 del 1891, pag. 688 — **fu rinviata** dal luglio all'agosto del corrente anno.

II. — Elenco dei Governi adesionisti.

I Governi che hanno fatto adesione alla 4ª Sessione del Congresso Internazionale Ferroviario e vi parteciperanno con rappresentanza di diversi Ministeri od altre Amministrazioni Centrali — Ministeri dei Lavori Pubblici, delle Strade Ferrate, delle Vie di comunicazione, delle Poste e Telegrafi, del Commercio, dell'Industria, delle Finanze, dell'Interno, delle Colonie, ecc., — sono 31.

Ecco l'elenco dei Governi: Argentina, Austria-Ungheria, Belgio, Brasile, Bulgaria, Chilì, Congo (Stato indipendente), Danimarca, Egitto, Francia, Gran Bretagna e Colonie, Giappone, Grecia, Guatemala, Italia, Lussemburgo, Messico, Montenegro, Nicaragua, Olanda e Colonie, Perù, Portogallo, Rumenia, Russia, Salvador, Serbia, Spagna, Svezia e Norvegia, Svizzera, Turchia, Venezuela.

Per l'*Italia* è designato il Ministero dei Lavori Pubblici.

III. — Elenco delle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie partecipanti.

Le Amministrazioni di Strade Ferrate o di Tramvie partecipanti alla 4ª Sessione del Congresso Internazionale Ferroviario sono 241 per un complesso di 192,209 chilometri esercitati.

Diamo per ogni Stato il numero totale delle Amministrazioni partecipanti e la complessiva lunghezza delle loro linee per l'anno sociale 1891-92, giusta le indicazioni fornite dalle Amministrazioni stesse alla Commissione Internazionale per il Congresso; dal cui *Bollettino* riassumiamo queste notizie.

Per l'*Italia*, soltanto, aggiungiamo il completo elenco nominale delle singole Amministrazioni.

Stati	Numero delle Ammin. ferr. e tramv.	Chilom. esercitati
1. Argentina	1	(1)
2. Austria	8	13,949
Ungheria	8	8,498
3. Belgio	25	6,427
4. Brasile	2	373
5. Bulgaria	1	694
6. Congo	1	(2)
7. Danimarca	4	1,771
8. Egitto	1	1,544
9. Francia	24	35,972
Algeria	4	2,122
Colonie	1	264
10. Germania	1	69
11. Gran Bretagna	12	17,370
Colonie	9	23,886
12. Grecia	3	678
13. Italia	36	15,439
A riportare	141	129,056

Stati	Numero delle Ammin. ferr. e tramv.	Chilom. esercitati
Riporto	141	129,056
14. Lussemburgo	2	407
15. Messico	1	197
16. Olanda	5	2,936
Colonie	3	1,304
17. Persia	1	9
18. Portogallo	4	2,000
Colonie	1	269
19. Rumenia	1	2,399
20. Russia	55	32,092
21. Serbia	1	460
22. Spagna	6	7,310
23. Stati Uniti	1	5,885
24. Svezia	6	3,278
Norvegia	2	1,578
25. Svizzera	7	1,437
26. Tunisia	2	268
27. Turchia	1	1,264
28. Venezuela	1	60
Totale	241	192,209

* * *

Per l'*Italia* — come abbiamo precedentemente promesso — diamo il completo elenco delle singole Amministrazioni Ferroviarie o Tramviarie che partecipano alla 4ª Sessione del Congresso Ferroviario Internazionale:

	Amministrazione		Chilom.
1.	Rete Adriatica	Chilom.	5,199
2.	» Mediterranea	»	4,784
3.	» Sicula	»	784
4.	Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde	»	413
5.	Ferrovia Sicula Occidentale	»	200
6.	Ferrovie Secondarie Sarde	»	600
7.	» del Ticino	»	265
8.	Società Veneta per Imprese e Costruzioni	»	447
9.	Ferrovia Nord Milano	»	226
10.	» Appennino Centrale	»	135
11.	» Suzzara-Ferrara	»	80
12.	» Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	»	69

(1) L'Amministrazione della *Gran Ferrovia Centrale Sud-Americana*, in costruzione.
(2) L'Amministrazione della *Strada Ferrata del Congo*, in costruzione.

13.	Ferrovie economiche Bari-Barletta ed estensioni	Chilom.	65
14.	» » Reggio-Emilia	»	63
15.	» » Novara-Seregno	»	55
16.	Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese	»	41
17.	» Chivasso-Ivrea	»	33
18.	Ferrovie Secondarie Romane	»	28
19.	Ferrovia Modena-Vignola	»	26
20.	» Gozzano-Alzo	»	8
21.	Tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona	»	164
22.	» a vapore Piemontesi	»	160
23.	» e ferrovie economiche Roma, Milano, Bologna, ecc.	»	69
24.	» di Torino	»	65
25.	» a vapore della provincia di Torino	»	62
26.	» Siciliane	»	60
27.	» a vapore delle provincie di Verona e Vicenza	»	57
28.	» del Monferrato	»	50
29.	» del Chianti e dei Colli fiorentini	»	45
30.	» a vapore Biella-Vercelli	»	45
31.	» Fiorentine	»	44
32.	» della provincia di Napoli	»	32
33.	» a vapore e ferrovie economiche della provincia di Pisa	»	28
34.	» Napoletane	»	15
35.	Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale	»	522
36.	Associazione Tramviaria Italiana	»	500
36	*Amministrazioni in rappresentanza di*	Chilom.	15,439

NB. Alle Amministrazioni Italiane si può ancora aggiungere quella della *Ferrovia Rubattino* (Tunisi-Bardo-Goletta-Marsa di 42 km.) compresa nell'elenco della Tunisia.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Visita di ricognizione ufficiale della nuova linea Cuneo-Saluzzo.

Giovedì, 14 corr., ha avuto luogo la visita ufficiale di ricognizione della nuova linea Cuneo-Saluzzo, costruita dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo in base alla nota Convenzione stipulata col R. Governo in data 21 giugno 1888.

Scopo della visita era l'accertamento dell'ultimazione della linea, affine di constatare la possibilità di aprirla al pubblico esercizio.

La Commissione, composta da Funzionari superiori del R. Ispettorato e della Società ferroviaria appositamente delegati, ha percorso la linea con treno speciale, ispezionandola minutamente in ogni sua parte; ed ha constatato che i lavori sono ultimati lungo tutto il percorso da Cuneo fino alla nuova stazione di Saluzzo, mentre per questa stazione, il cui progetto fu dal R. Governo approvato solo recentemente, occorreranno ancora parecchi mesi di lavoro. Il servizio però potrebbe farsi, per intanto, continuando provvisoriamente l'esercizio della attuale stazione di Saluzzo, mediante regresso con un allacciamento, che sarà ultimato entro il mese corrente.

In base a tali risultati della ricognizione, si attendono le decisioni del R. Governo per stabilire la data dell'apertura al pubblico esercizio.

><

Per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo da e per l'isola d'Elba.

La Commissione che si è radunata presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per la riforma del servizio cumulativo ferroviario marittimo, farà il 19 corrente un sopraluogo a Piombino per la istituzione, fin da ora in via provvisoria, del servizio diretto fra il continente e l'isola d'Elba, come già accennammo nelle « Informazioni » del n. 15, pag. 230.

><

Tra Mediterranea, Adriatica e Nord-Milano

(Attuazione del servizio cumulativo dal 1° maggio p. v.).

Siamo informati che fra le Amministrazioni delle Strade ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico da una parte, e la Società delle ferrovie del Nord-Milano dall'altra, venne stabilito che la nuova convenzione relativa al servizio cumulativo fra le ferrovie delle tre preindicate Società, sulla quale si è ottenuto un completo accordo, verrà attuata col giorno 1° di maggio p. v.

Circa i precedenti e lo svolgimento della questione, vedansi le « Informazioni » del n. 11, pag. 167.

><

Prossima conferenza a Roma per modificazioni estive agli orari ferroviari.

Il 21 corrente è convocata in Roma, dietro invito dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, una conferenza dei rappresentanti delle Società Mediterranea e Adriatica, col concorso di quelli del Ministero delle Poste e Telegrafi, allo scopo di concretare le modificazioni a portarsi negli orari della prossima stagione estiva.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(Per la visita di ricognizione del tronco San Filippo-Zappula).

Sappiamo che la Impresa costruttrice dei tronchi da San Filippo a Zappula, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda, ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga disposto per la visita di ricognizione del tronco della ferrovia medesima compreso fra le stazioni di Oliveri e di Patti, il quale è quasi ultimato e potrebbe essere aperto all'esercizio ai primi del prossimo mese di maggio.

A proposito di ciò ci consta che il Municipio di Patti ha già provveduto all'appalto di lavori di costruzione della strada di accesso alla stazione omonima; i quali potranno essere ultimati per l'epoca preindicata d'apertura del tronco di ferrovia.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.

(Per la visita di ricognizione del tronco Casalbuono-Lagonegro).

Sappiamo che la impresa Benelli Ignazio, costruttrice del tronco di ferrovia da Casalbuono a Lagonegro, nella linea da Sicignano a Castrocucco, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che nella seconda quindicina del corrente mese venga effettuata la visita di ricognizione del predetto tronco, onde si possa provvedere alla sua apertura all'esercizio.

I lavori del tronco sono compiuti. Mancano solo poche opere di finimento che potranno essere ultimate nel mese corrente. Si sono intanto presi concerti fra la Direzione tecnica governativa dei lavori, la predetta Impresa, e la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo (che assumerà l'esercizio del tronco in questione) per le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(Progetto d'appalto per costruzione di fabbricati e lavori diversi lungo il tronco Lucca-Ponte a Moriano).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Aulla a Lucca ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto di appalto per la costruzione di una casa cantoniera doppia; di un magazzino per le merci ad una sola apertura, addossato al piano caricatore scoperto della stazione di San Piero a Vico; di N. 6 forni di pane in altrettante case cantoniere e di lavori diversi lungo il tronco della predetta ferrovia compreso fra Lucca e Ponte a Moriano.

L'importo dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 30,000, comprese L. 4354-46 per imprevisti.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(Stato dei lavori della galleria del Borgallo al 1° aprile 1892).

Diamo nel seguente prospetto lo stato di avanzamento, al 1° aprile corrente, dello scavo e delle murature della grande galleria del Borgallo, lunga m. 7973.67, in costruzione nel tronco Borgotaro-Guinadi della ferrovia Parma-Spezia.

		Imbocco Parma	Imb. Spezia
Scavo:	Piccola sezione . . .	2719.80	4269.10
	Grande sezione . . .	2719.80	4269.10
	Strozzo	2701.—	4240.—
Muratura:	Calotta	2719.20	4267.70
	Piedritti	2675.—	4218.70
	Arco rovescio . . .	2615.—	1069.50

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° aprile 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese.

La stima annessa al progetto di appalto prevedeva una spesa di L. 20,710,000, che venne ridotta a L. 13,890,197 col ribasso d'asta. L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto marzo p. p. ascende a L. 3,850,000.

Anche nel mese di marzo la neve ha prodotto dei guasti al canale motore, cosicchè si ebbero interruzioni nella perforazione meccanica della *grande galleria di Tenda.*

Dal *lato nord della galleria* continuò lo scavo nella roccia schistosa a straterelli con noduli di calcite; si ebbero rarissimi trasudamenti di roccia. Dal *lato sud* si ebbe roccia di calcare compatto, intersecata però da straterelli di argilla e di materie sabbiose; nell'avanzata inferiore si ebbero notevoli filtrazioni d'acqua. Dal *lato nord* la respirazione è resa difficile dalla insufficienza di ventilazione.

La situazione della *galleria di Tenda,* lunga m. 8,100, al 1° del corrente mese, era la seguente:

	dal 1° al 31 marzo 1892	dal principio dei lavori al 31 marzo 1892	a farsi
Scavo			
Avanzata superiore . .	100.40	1394.25	6705.75
Avanzata inferiore . .	109.85	1336.75	6363.25
Calotta	74.50	1083.50	7016.50
Strozzo	63.60	952.—	7148.—
Piedritti	45.69	784.74	7315.26
Grande sezione completa	38.75	784.75	7315.25
Muratura			
Calotta	88.80	1055.72	7044.28
Piedritti	43.69	780.74	7319.26
Arco rovescio	»	»	»

><

Per l'orario estivo delle corse sui laghi Maggiore, di Como-Lecco, di Lugano e delle affluenti ferrovie italiane e svizzere e diligenze svizzere.

Nei giorni 29 e 30 dello scorso mese di marzo in Milano, presso quel R. Ufficio di Circolo ferroviario, si sono riuniti a conferenza — come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 10, pag. 151 — i rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, allo scopo di stabilire di comune accordo gli orari da attivarsi nella stagione estiva per le corse dei laghi Maggiore, di Como-Lecco, di Lugano e delle ferrovie italiane e svizzere, nonchè delle diligenze svizzere ai medesimi affluenti, per quanto riguarda le coincidenze nei punti di transito.

Intervennero alla conferenza i rappresentanti: del Regio Ispettorato Generale delle Strade ferrate; del Ministero delle Poste e dei Telegrafi; delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico; delle Poste svizzere; della Società per la ferrovia del Gottardo; della Impresa di Navigazione del Lago Maggiore; della Società di Navigazione del Lago di Como-Lecco; e della Società di Navigazione e ferrovie del Lago di Lugano.

Nella preindicata conferenza venne concordato lo schema di orario che dovrà andare in vigore col 15 giugno p. v., salvo ulteriori modificazioni da attivarsi il 15 luglio successivo per le linee Milano-Laveno-Arona-Varese e pel Lago Maggiore; e durerà a tutto settembre, salvo a prolungarlo, occorrendo, fino al 15 di ottobre.

><

Progetto di orario estivo sulla linea Novara-Domodossola.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dell'orario dei treni che essa intenderebbe di attivare nella prossima stagione estiva sulla linea da Novara a Domodossola.

><

Per la tariffa ferroviaria unica a distanza virtuale nel porto di Savona.

Ci informano da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti ha presentato ricorso a Sua Maestà contro il decreto ministeriale del 28 aprile 1888, col quale venne modificata, pel solo scalo di Genova (1), la tariffa unica pel trasporto delle merci degli scali di Genova, Venezia e Savona approvata con decreto dei Ministeri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio del 7 aprile 1891, stata successivamente inserta nell'allegato VIII delle tariffe e condizioni pei trasporti (approvata colla legge delle convenzioni ferroviarie) la quale fu applicata uniformemente ai tre scali sopraindicati e continuò a regolare la tassazione delle merci ivi sbarcate, fino al 1888.

La predetta Camera di Commercio chiede col suo ricorso che anche per il porto di Savona si faccia ciò che si è praticato per lo scalo di Genova, istituendo cioè una tariffa unica basata sopra una distanza virtuale.

><

Per il trasporto di carrozze e vagoni per ferrovia e tramvia sulle tre Reti ferroviarie italiane.

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di modificazioni ed aggiunte all'art. 72 delle tariffe; per il quale nel quadro delle basi delle tariffe generali verrebbe soppressa la voce: «*carrozze e vagoni per ferrovia e tramvia* » e la relativa classificazione, e sarebbe fatta la seguente aggiunta:

Qualità	Grande veloc.	Piccola vel.
	Prezzo proporzionale per veicolo e per chilometro	
Circolanti sulle proprie ruote		
Carrozze e vagoni per ferrovia e tramvia di peso fino a 12 tonnellate ciascuno . . . L.	0.3390	0.204
Carr. e vag. per ferr. e tramvia oltre 12 e fino a 20 tonn. ciasc.»	0.5085	0.306
Carr. e vag. per ferr. e tramvia di peso oltre 20 tonn. ciasc. »	0.678	0.408

In fine poi, al secondo capoverso dell'art. 72, verrebbe aggiunto: « *Sono soggetti allo stesso modo di tassazione i veicoli di lunghezza superiore a 7 metri* ».

(1) Circa la tariffa unica nel *Porto di Genova* vedasi nelle « Informazioni » del n. 15, pag. 230.

><

Per modificazione alla tariffa trasporto vino guasto.

Sappiamo che dalle Camere di Commercio ed Arti di Napoli e di Caserta sono state fatte vive premure al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, affinchè venga diminuito il vincolo di percorrenza minima di 600 chilometri stabilito per l'applicazione della tariffa locale N. 1003 relativa al trasporto del vino guasto destinato alla distillazione (1), allo scopo di conseguire che possano fruire della concessione anche le distillerie napolitane.

Ci consta che il prefato Ministero ha raccomandato la istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per un favorevole accoglimento.

><

Fornitura di materiale metallico d'armamento per la Rete Adriatica.

È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali il fabbisogno del seguente materiale metallico d'armamento:

	Quantità
Arpioni speciali per deviatoi, tipo meridionale	N. 4,000
Arpioni id. id. lunghi	» 3,000
Chiavarde da mm. 20, tipo N. 1 ex Alta Italia	» 50,000

><

Percorrenza del materiale rotabile dell'Adriatica durante il 4° trimestre 1891.

Percorrenza delle locomotive, carrozze, carri a bagaglio e carri merci, durante il 4° trimestre 1891, sulla Rete Adriatica.

Materiale rotabile	Quantità in servizio	Chilometri percorsi	Percorrenza media di un rotabile nel trimestre
	Numero	Chilometri	Chilometri
Locomotive . .	1,080	6,757,985	6,257
Carrozze . . .	2,990	26,067,551	8,718
Bagagliai . . .	610	6,375,369	10,451
Carri	19,392	75,252,541	3,881

><

Prodotti dell'Adriatica nel 1° trimestre 1892.

Per i prodotti approssimativi del traffico nel 1° trimestre 1892, in confronto ai prodotti accertati nel corrispondente periodo 1891, depurati delle imposte governative, componiamo il seguente prospetto:

(1. *Media dei chilometri esercitati*).

Rete principale. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892, chilometri 4,204; pari alla media nel corrispondente periodo 1891.

Rete complementare. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892, chilometri 1,018; dal 1° gennaio al 31 marzo 1891, chilometri 995; donde un aumento di chilometri 23 nell'esercizio 1891.

Reti riunite. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892, chilometri 5,222 con aumento di chilometri 23 in confronto col corrispondente periodo 1891.

(2. *Prodotti complessivi del traffico*).

Rete principale. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892, L. 20,419,236,49, contro L. 21,427,023.69 nel corrispondente periodo 1891; donde una deficienza di L. 1,007,787.20 nel 1892.

Rete complementare. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892 L. 1,351,024.72 contro L. 1,359,530.96 nel corrispondente periodo 1891; donde una deficienza di lire 8,506,24 nel 1892.

(1) Vedi « Informazioni » del n. 9, pag. 135.

Reti riunite. — Dal 1° gennaio al 31 marzo 1892 lire 21,770,261.21, contro L. 22,786,554.65 nel corrispondente periodo 1891; donde una deficienza di L. 1,016,293.44 nel 1° trimestre 1891.

(3. *Prodotti secondo le categorie del traffico*).

Rete principale. — Tutte le categorie segnano una deficienza.

Categorie		1° trimestre 1892	1° trimestre 1891
Viaggiatori . . .	L.	6,922,883.84	7,496,673.47
Bagagli	»	316,952.88	341,109.25
Merci a G. V. . .	»	2,177,494.30	2,360,324.27
» a P. V. . .	»	10,907,484.06	11,132,475.93
Prodotti indiretti	»	94,421.41	96,440.77
Totali	L.	20,419,236.49	21,427,023.69

Rete complementare. — Tutte le categorie segnano una deficienza, eccetto le merci a P. V. per le quali si ha un aumento di L. 2,494.59.

Categorie		1° trimestre 1892	1° trimestre 1891
Viaggiatori . . .	L.	415,161.16	425,474.92
Bagagli	»	9,153.12	9,393.34
Merci a G. V. . .	»	133,239.70	133,247.46
» a P. V. . .	»	783,846.07	781,351.48
Prodotti indiretti .	»	9,624.67	10,063.76
Totali	L.	1,351,024.72	1,359,530.96

Reti riunite. — Tutte le categorie segnano una deficienza.

Categorie		1° trimestre 1892	1° trimestre 1891	Differenza 1892
Viaggiatori	L.	7,338,045.00	7,922,148.39	— 584,103.39
Bagagli	»	326,106.00	350,502.59	— 24,396.59
G. V. . .	»	2,310,734.00	2,493,571.73	— 182,837.73
P. V. . .	»	11,691,330.13	11,913,827.41	— 222,497.28
Indiretti .	»	104,046,08	106,504.53	— 2,458.45
Totale	L.	21,770,261.21	22,786,554.65	1,016,293.44

(4. *Prodotto per chilometro*).

Reti riunite. — Nel 1° trimestre dell'esercizio corrente L. 4,168.95 contro L. 4,382.87 nel corrispondente periodo dal 1° gennaio al 31 marzo 1891; donde una deficienza di L. 213.92 nel corrente esercizio.

><

Prodotti approssimativi del traffico della Sicula nei tre primi trimestri dell'esercizio 1891-92 dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892.

Lunghezza. — Media dei chilometri esercitati: dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892 chilometri 800, dei quali 609 della Rete principale e 191 della Rete complementare; dal 1° luglio 1890 al 31 marzo 1891 chilometri 735 dei quali 609 della Rete principale e 126 della Rete complementare. Nei primi tre trimestri adunque dell'esercizio corrente vi ha un aumento di chilometri 65, tutti della Rete complementare.

Prodotti complessivi. — Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892 i prodotti approssimativi lordi ammontarono a lire 6,970,630; nel corrispondente periodo 1890-91 i prodotti accertati, depurati dalle tasse erariali, ammontarono a L. 6,478,201.62; donde un aumento di 492,428.38 nei tre primi trimestri del corrente esercizio.

La Rete principale concorre per L. 6,288,284 nel corrente esercizio, contro L. 5,937,047.46 nel precedente; donde un aumento di L. 351,236.54 dal 1° luglio 1891 al

31 marzo 1892. La Rete complementare concorre per lire 682,346 nel corrente esercizio, contro L. 541,154.16 nel precedente; donde un aumento di L. 141,191.84 dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892.

Tutte le categorie del traffico furono in aumento, tanto nella Rete principale che nella Rete complementare.

Prodotti chilometrici. — Dal 1° luglio 1891 al 31 marzo 1892 il prodotto chilometrico fu: per la Rete principale di L. 10,325.59, con un aumento di L. 576.74 in confronto al corrispondente periodo del precedente esercizio; per la Rete complementare di L. 3,572.49, con una diminuzione di L. 722.38 in confronto al corrispondente periodo del precedente esercizio 1890-91.

— Per uguale prospetto nel 1° semestre dell'esercizio 1891-92, cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1891, vedi « Informazioni » del n. 3, pag. 40.

><

Rappresentante della Sicula al Consiglio delle tariffe.

La Società delle Ferrovie Sicule confermò per un altro triennio l'avv. G. B. Marchesini, membro del Consiglio d'Amministrazione, a rappresentante della Società nel Consiglio delle tariffe ferroviarie.

Per la *Rete Mediterranea,* vedi « Informazioni » del n. 13, pag. 183; per la *Rete Adriatica*, n. 15, pag. 228; per l'*Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale*, n. 14, pag. 211.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto, sottoposto all'approvazione governativa dalla Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, relativo a lavori di consolidamento a monte della trincea dalla progressiva 242.192 alla progressiva 242.885 fra le stazioni di Ferrandina e di Pisticci nella *linea Eboli-Metaponto;* e che alla esecuzione dei lavori stessi si possa provvedere nel modo proposto dalla prelodata Amministrazione.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il *progetto di appalto per la fornitura di ferri minuti d'armamento* per i tronchi: Casarsa-Spilimbergo (linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona); Sora-Balsorano (linea Avezzano-Roccasecca); Comiso-Vittoria (linea Siracusa-Licata); e per le stazioni di Velletri e di Saluzzo in dipendenza dell'innesto, nella prima della linea Velletri-Terracina e nella seconda della linea Cuneo-Saluzzo. L'appalto è diviso in due lotti, uno per le stecche e per le piastre, dell'importo di L. 145,000, e l'altro per le chiavarde e gli arpioni, dell'importo di L. 65,600, e così in totale L. 210,600.

><

Il Consiglio di Stato ha poi manifestato l'avviso:

a) che si possa sottoporre alla sanzione sovrana uno schema di Decreto Reale per l'approvazione di alcune disposizioni da aggiungere al *regolamento 31 ottobre 1873 sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate* in quanto riguarda l'uso da parte dei viaggiatori degli apparecchi applicati nelle vetture ferroviarie per dare segnale d'allarme al personale dei convogli, in caso di pericolo (1);

b) che possa essere approvata la convenzione 26 dicembre 1891, stipulata dalla Amministrazione governativa con la *Impresa Borgatta* riguardante i lavori di conterminazione della proprietà ferroviaria delle linee Savona-Bra e Cairo-Acqui.

(1) Vedasi, in proposito, nelle « Informazioni » del n. 13, pag. 199.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato parere:

1. su una domanda di acquisto a trattativa privata dalla *Ditta Ernesto Breda e Comp.*, di Milano, di N. 4 locomotive occorrenti alla Società esercente le strade ferrate del Mediterraneo;

2. su una domanda della *Impresa Albanese* per condono di multa contrattuale nella quale sarebbe incorsa per ritardo da essa frapposto nella ultimazione dei lavori della stazione definitiva di Palermo.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento del tronco Ostia-Borgotaro, della linea Parma-Spezia;
2. Progetto per la costruzione di nuove latrine isolate nella stazione di Suzzara lungo la linea Modena-Mantova;
3. Proposta per completare le siepi di chiusura lungo la tratta Mortara-Cava-Carbonara, della ferrovia Vercelli-Mortara;
4. Progetto definitivo pel passaggio della ferrovia Scandiano-Sassuolo, sul ponte provinciale sulla Secchia;
5. Progetto d'appalto di ferri minuti per l'armamento dei tronchi da Celle a Castrocucco, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;
6. Progetto d'appalto per la fornitura degli scambi nella stazione di Saluzzo;
7. Provvista di 10 carri tubulari e di 20 botti d'acciaio per trasporto di vino lungo la rete Adriatica;
8. Convenzione Sassarego per concessione di alzare una casetta a Bogliasco lungo la linea Genova-Spezia;
9. Domanda dell'Amministrazione delle Finanze per costruzione a distanza ridotta dalla ferrovia Castellamare al Porto;
10. Progetto di deviazione del canale d'irrigazione presso la galleria di Trabia, lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle;
11. Progetto per la costruzione di una casa cantoniera al chilom. 338.624.88 della linea Taranto-Reggio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — *Sospensione dell'annualità di concorso provinciale di Torino.* — La Deputazione provinciale di Torino, nella sua seduta del 9 corr., ha deliberato di non pagare l'annualità di concorso alla costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia, avendo l'ultima legge ferroviaria votata dalla Camera sospeso ad epoca indeterminata il compimento della linea.

Vedasi in proposito l'articolo « Le ferrovie Cuneo-Ventimiglia, ecc., nel Consiglio provinciale di Torino » nel numero 16 del 1890, pag. 247.

Ricordiamo, inoltre, che del disegno di legge « Provvedimenti per le strade ferrate complementari » e delle annesse Tabelle — approvato senza modificazione alcuna dalla Camera e dal Senato (1) — abbiamo pubblicato il testo nel n. 10, pag. 145.

Circa, poi, lo stato dei lavori del *tronco Limone-Vievola al 1° aprile 1892* — l'ultimo tronco della linea, al quale si accenni nella Tabella *A* della precitata legge — vedasi nelle « Informazioni » di questo numero, a pag. 244.

Ferrovia direttissima Venezia-Trento per Valsugana. — *Concorso della Dieta Tirolese.* — Nella seduta del 12 corrente la Dieta Tirolese ha votato 200,000 fiorini quale suo concorso nella spesa per la costruzione della

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 13, 14 e 15.

ferrovia della Valsugana. Il concorso sarà in azioni di fondazione ed a condizione che la spesa non superi i cinque milioni.

— *Per il concorso di Venezia.* — Riportiamo dall'*Adriatico* del 14 corrente:

« Trovasi a Venezia uno dei deputati del Trentino alla Dieta Tirolese, venuto qui per conoscere le intenzioni di Venezia nei riguardi della costruzione della ferrovia che dovrebbe congiungere direttamente il nostro porto con Trento per la Valsugana. Egli ebbe ieri delle conferenze con gli assessori Bordiga e Franco pel Municipio e col comm. Ricco per la Camera di Commercio.

« A quanto crediamo questa visita preparerebbe quella prossima del podestà di Trento per trattare con la rappresentanza cittadina sul grave argomento che tanto interessa Venezia ».

Per richiamo a lunga serie di precedenti notizie, vedi n. 14, pag. 216.

Ferrovia Novara-Seregno. — *Accettazione del concordato nel fallimento.* — L'11 corrente ebbe luogo a Milano, presso il Tribunale, l'adunanza dei creditori della fallita ferrovia Novara-Seregno (1). Ne intervennero 109 dei 459 ammessi; la maggior parte era di obbligazionisti.

Il curatore, ragioniere Maglione, cominciò col riferire — mediante una dettagliata relazione — sullo stato del fallimento; soffermandosi specialmente sulle pratiche amministrative sin qui compiute, sui risultati dell'esercizio nello scorso anno e sulla situazione odierna della Società; richiamando i differenti criteri da applicarsi alla valutazione della linea, principale attività dell'azienda.

Riepilogando la situazione al 31 marzo, rilevò che l'attività era costituita, oltre che dal valore dei 55 chilometri della sede stradale ferroviaria, da varie attività mobiliari per L. 285,325. Contro queste attività sonvi i crediti privilegiati per L. 70,831 e i crediti chirografari per 6,034,517.

Il concordato proposto dal Consiglio di Amministrazione è nella ragione del 20 0|0, con facoltà in ciascun creditore di avere il pagamento, convertendo l'ammontare del credito in titoli di proprietà (21.900 azioni da L. 250 nominali), da emettersi in surroga di altrettante azioni comuni della Società già proprietaria della linea Novara-Seregno, il cui esercizio sarebbe continuato nell'interesse dei possessori dei nuovi titoli.

In seguito a breve discussione pro e contro il concordato, questo fu approvato.

Colle adesioni pervenute al giudice delegato, lo stesso giorno 11 si raccolsero le adesioni di 359 creditori per L. 4,723,660.67, epperò sorpassarono le maggioranze richieste; per costituire le quali sarebbero bastati 230 creditori per L. 4,525,888.23.

Ferrovia economica Sant'Ellero-Vallombrosa. — *Accordi coll'Adriatica per la costruzione.* — Circa questa ferrovia, intorno al cui progetto demmo ampie informazioni nel n. 52 del 1891, a pag. 828 e 830, annuncia la *Nazione* che il giorno 11 corr. i delegati dell'Adriatica, insieme al conte Telfener, si recarono sulla linea Firenze-Pontassieve per prendere i necessari accordi circa la linea che lo stesso conte Telfener intende costruire tra Firenze e Vallombrosa.

Si visitarono i luoghi in cui deve essere costrutta la nuova stazione ferroviaria, presso Rignano, a Ponte Ellero, dalla quale incomincierà la nuova linea per Vallombrosa.

Furono combinati gli articoli di una convenzione fra il conte Telfener e l'Amministrazione dell'Adriatica.

Son già cominciati i lavori per la costruzione della nuova linea; ed il conte Telfener si ripromette di porla in esercizio ai primi del prossimo agosto.

È stato già costruito a Vallombrosa un grandioso edificio, per uso d'albergo, che contiene duecento camere.

Ferrovia economica Cossato-Masserano. — *Per la costruzione.* — Sino dall'epoca della costruzione della linea Biella-Cossato-Valle Mosso, costrutta con altre della rete Biellese (1) dalla Società Generale di « Ferrovie economiche », sedente a Bruxelles, eravi progetto di prolungare la detta linea fino a Masserano.

Annunciasi ora che la stessa Società belga sta per dare esecuzione al progetto, da essa già studiato, ed intenda costruire al più presto un apposito tronco Cossato-Masserano, sul sistema di quello Biella-Cossato-Valle Mosso, senza portare innovazioni al tratto Cossato-Valle Mosso.

Tramvie di Milano. — *Nuova proposta della Società Anonima degli Omnibus* — Avendo, sino ad ora, seguito lo svolgimento della questione tra il Comune di Milano e la Società Anonima degli Omnibus circa il compromesso per la concessione dell'impianto e dell'esercizio di nuove linee tramviarie in Comune di Milano, crediamo opportuno pubblicare la nuova proposta della Società stessa.

Premettiamo che nel n. 13, pag. 201, abbiamo accennato alla ripresa delle trattative sulla base della deliberazione del Consiglio Comunale di Milano, da noi riportata nel n. 10, pag. 152.

Ecco la nuova proposta presentata dalla Società all'Assessore Municipale, comm. Cambiasi:

« Il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima degli Omnibus, disposto a riprendere le trattative per la proroga del contratto di concessione dell'esercizio delle tramvie nel Comune di Milano, in relazione al voto del Consiglio comunale del 1° marzo 1892, ha preso in esame le varianti e modificazioni che dovrebbero essere introdotte nel preliminare di contratto in data 26 febbraio 1892, secondo quelli tra i desideri manifestati nel Consiglio stesso, che potrebbero essere raccolti dall'onorevole Giunta municipale.

« In massima, il Consiglio d'Amministrazione è disposto ad accettare, sia i prolungamenti di linee, sia le modificazioni volute nelle condizioni generali del contratto, salvo qualche emendamento.

« Ma considerando che, dalla discussione avvenuta in seno al Consiglio comunale, emerse come precipuo scopo del Consiglio stesso, sia quello di provvedere al miglior servizio pubblico, tanto nelle condizioni attuali della città, quando in tutte le future possibili evenienze, il Consiglio d'Amministrazione dovette necessariamente riflettere che, per seguire tale ordine di idee, la Società va ad impegnarsi in oneri di cui non può, allo stato attuale delle cose, apprezzare convenientemente nè la portata nè l'estensioue.

« Così il Consiglio della Società oggi non potrebbe determinare, neppure in via presuntiva, quale dovrebbe essere il capitale occorrente a far fronte all'impianto ed al successivo esercizio; e molto meno potrebbe prevedere se e quale rimunerazione potranno ottenere per l'avvenire, tanto il capitale attualmente impiegato, quanto quello che necessiterà di provvedere in seguito.

« Giustamente preoccupato di tali incognite, il Consiglio d'Amministrazione della Società, non può più consentire coll'Amministrazione comunale nel sistema di computare l'interessenza del Comune sul prodotto lordo dell'esercizio, come era stabilito dall'art. 21 del preliminare contratto in data 26 febbraio 1892, e quindi, nel desiderio di non abbandonare le trattative che codesta on. Giunta ebbe la cortesia di mantener vive dopo il voto del Consiglio comunale, si permette di presentare una proposta, la quale, benchè nella sua forma si scosti dall'originario concetto dell'autorità municipale, ha per sè il vantaggio di dare al servizio pubblico in prò della cittadinanza, il maggior possibile sviluppo tanto al presente, quanto nell'avvenire, pur assicurando all'erario comunale un profitto che, al verificarsi di certe favorevoli circostanze, potrebbe superare anche quello sperabile coll'interessenza a base di percentuale sugli introiti lordi; e contemporaneamente mette la Società in condizioni di poter mantenere gli impegni che andrebbe ad assumere, senza esporsi a conseguenze che, assai facilmente, potrebbero per essa riuscire disastrose.

(1) Per precedenti notizie circa il *fallimento*, vedi n. 38 del 1891, pag. 606.

(1) Vedasi circa le *Ferrovie economiche del Biellese* nelle « Informazioni » del numero 51 del 1891, pag. 813, con richiamo a precedenti informazioni e notizie.

« Ciò premesso, qualora l'on. Giunta municipale non sia aliena dall'adottare anche nel contratto di proroga dell'esercizio tramviario i criteri di massima recentemente accolti nel contratto colla Società Edison per l'illuminazione elettrica della città, il Consiglio d'Amministrazione propone che sia determinata di comune accordo la spesa di esercizio onde fissare così il costo medio d'ogni giornata di vettura, e che il corrispettivo per la concessione venga commisurato sul prodotto che risulterà depurato dalla spesa come sopra accertata.

« Se questo metodo fosse accettato, la Società dichiarasi disposta ad assegnare a favore dell'erario comunale una larghissima interessenza; ed anzi offre fin d'ora, a favore del Municipio, una partecipazione che, in base ad accordi da stabilirsi, potrebbe raggiungere anche il 50 0|0 del prodotto stesso.

« Quando codesta onorevole Giunta voglia considerare che, l'attuale partecipazione del 9.30 0|0 sugli introiti lordi, nell'undicennio trascorso apportò all'erario comunale un beneficio che, ragguagliato al prodotto netto dell'esercizio tramviario, ne rappresenta in media il 36 0|0 circa, comprenderà che l'odierna proposta della Società Anonima degli Omnibus promette di aumentare il vantaggio che finora ricavano le finanze del Comune, e che nessun altra città italiana od estera ritrae da questa specie di concessione ».

— L'Assessore, aggiunge la *Lombardia*, avrebbe dichiarato che non può accettare la nuova proposta, perchè sposterebbe nel corrispettivo al Comune la base del contratto già in massima approvato dal Consiglio.

Pare quindi che si riservi di sottoporla alla Giunta e quindi al Consiglio.

Tramvia elettrica da Firenze a Trespiano. — *Studi.* — Annunciasi da Firenze al *Caffaro* che una Società anonima sta facendo degli studi sullo stradale che conduce al cimitero di Trespiano per tentarvi l'impianto d'una tramvia a trazione elettrica.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — *Nomina del direttore in surrogazione del dimissionario Marti.* — Sulla dimissione del signor Marti abbiamo detto assai e rinviamo i nostri lettori al n. 13, pag. 201.

Annunciamo ora che il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia Giura-Sempione, nell'ultima sua adunanza dell'11 corrente, ha nominato a membro della Direzione, in surrogazione del signor Marti, il signor Ernesto Ruchonnet, direttore della Banca cantonale Vodese. Su 48 votanti egli ebbe 32 voti; furonvi 11 schede bianche e 5 contenenti altro nome.

Quindi il signor Ruchonnet fu eletto con 30 voti presidente della Direzione.

Ferrovie Austriache. — *Aumento di tasse sulle ferrovie dello Stato.* — A questa questione abbiamo già accennato nel n. 10, pag. 153. Su tal proposito riportiamo dalla *Zeitung des Vereins*, da cui già l'altra volta abbiamo riprodotta la prima notizia:

« La riprovazione, generale ed energica, con cui è stata accolta nei circoli competenti l'idea di attuare un' *imposta sui trasporti*, ha avuto per risultato di far studiare un altro mezzo per ovviare alla diminuzione dei prodotti delle ferrovie dello Stato.

« Parlasi all'uopo di un *aumento parziale delle tasse per le merci*, la cui tariffa generale è andata in vigore da meno di un anno.

« Per disposizione del Ministro del Commercio, la Direzione Generale delle ferrovie dello Stato ha già incominciati i primi studi; e questi sono proseguiti con tanta attività, che è probabile che della questione abbia ad occuparsi il Consiglio delle stesse ferrovie nella prossima sessione di primavera. Gli aumenti, dicesi, sarebbero fatti gradatamete per categorie di merci ».

Ferrovie Germaniche. — *La Società delle amministrazioni delle ferrovie tedesche nel 1891.* — Alla fine del 1891 questa Società comprendeva:

41 amministrazioni tedesche
21 » austro-ungariche
4 » olandesi
3 » belghe
1 amministrazione lussemburghese
1 » rumena
1 » russo-polacca (l. Varsavia-Vienna)
72 Amministrazioni ferroviarie.

La lunghezza delle linee comprese nella Società è di chilometri 75,479.49, e cioè:

Stati e ferrovie			Chilometri
1. *Germania*:			
Ferrovie dello Stato prussiano	Km.	25,212.02	
» bavaresi	»	5,450.99	
» sassoni	»	2,660.99	
» vurtemburghesi	»	1,632.58	
» badesi	»	1,453.98	
» alsazio-lorenesi	»	1,556.19	
» altri Stati germanici	»	4,120.28	42,086.58
2. *AustriaUngheria*:			
Ferrovie austro-ungariche	Km.	26,850.06	
» bosniache	»	104.28	26,954.34
3. *Olanda*			2,704.45
4. *Lussemburgo*			160.58
5. *Belgio*			699.08
6. *Rumenia*			2,380.91
7. *Russia-Polonia*			493.55
Totale			75,479.49

Nel corso del 1891 l'aumento fu di chilom. 1,286.06.

Circa precedenti notizie vedi n. 41 del 1890, pag. 655.

Ferrovie Inglesi. — *Prodotti chilometrici per le tre classi viaggiatori dal 1850 al 1890.* — A quel modo che nel n. 14, pag. 218, abbiamo riassunto da recenti statistiche del « Board of Trade » il numero dei viaggiatori di ciascuna delle tre classi trasportati per chilometro esercitato sulle linee del Regno Unito dal 1850 al 1890, riassumiamo ora i prodotti per chilometro esercitato per ciascuna delle tre classi dei viaggiatori e biglietti di abbonamento:

Anni	Prodotto dei viaggiatori per chilometro				
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Abbonamenti	Totale
1850	5,006	6,751	4,909	—	16,666
1854	5,280	6,310	5,784	332	17,706
1860	4,718	5,871	6,195	406	17,190
1865	4,452	5,590	6,678	531	17,251
1870	3,944	4,925	7,473	686	17,028
1871	4,190	5,219	8,197	789	18,395
1872	4,240	4,121	10,132	876	19,369
1873	4,222	3,847	11,346	945	20,360
1874	4,257	3,870	11,656	1,009	20,792
1875	4,404	3,619	12,193	1,031	21,247
1876	3,749	3,367	12,531	1,119	20,766
1877	3,377	2,872	10,982	1,032	18,263
1878	3,196	2,802	10,904	1,091	17,993
1879	3,416	3,043	12,161	1,195	19,815
1880	3,416	3,059	12,841	1,257	20,573
1881	3,244	2,950	13,136	1,257	20,587
1882	3,152	2,872	13,788	1,350	21,162
1883	3,043	2,732	14,177	1,413	21,365
1884	2,872	2,562	14,487	1,444	21,365
1885	2,624	2,375	14,254	1,475	20,728
1886	2,546	2,267	14,518	1,521	20,852
1887	2,437	2,220	14,503	1,568	20,728
1888	2,375	2,111	14,642	1,583	20,711
1889	2,484	2,111	15,403	1,708	21,706
1890	2,464	2,049	16,350	1,807	22,668

L'evidenza delle cifre — non tanto per il costante aumento del prodotto chilometrico complessivo, che non vogliamo qui considerare, quanto per la continuata diminu-

zione di esso nelle due prime classi, e specialmente nella 2ª, e per il persistente aumento del prodotto della 3ª — è così nettamente appariscente che non ci occorre richiamare l'attenzione dei nostri lettori sugli opposti risultati ottenuti sulle ferrovie inglesi dal 1850 al 1890 nei prodotti delle tre classi viaggiatori.

Ciò vale a darci ragione delle proposte — da assai tempo emesse in Inghilterra, e su taluna linea già attuate — di sopprimere la 2ª classe dei viaggiatori.

Ma su questa importantissima questione ritorneremo altra volta, aggiungendovi anche taluni dati statistici comparativi colle ferrovie di altri Stati.

Citiamo, intanto — a proposito della complessa questione delle tre classi viaggiatori e dei biglietti ridotti — i seguenti numeri del *Monitore:* Nel n. 40 del 1890, pag. 640, sotto *Ferrovie Inglesi;* nel n. 15 del 1891, pag. 235, sotto *Ferrovie Francesi;* nel n. 32 del 1891, pag. 505, l'articolo « I viaggiatori a prezzo intero e a prezzo ridotto sulle ferrovie italiane dal 1885 al 1890 »; nel n. 45 del 1891, pag. 721, sotto *Ferrovie Inglesi;* nel n. 12 del 1892, pagina 185, sotto *Ferrovie d'Europa;* nel n. 14 del 1892, pag. 218, sotto *Ferrovie Francesi.*

Ferrovie Spagnuole. — *Il nuovo progetto di legge per le tariffe ferroviarie.* — Facendo seguito a quanto abbiamo accennato nel n. 11, a pag. 170, circa l'aumento delle tariffe ferroviarie per la G. V., riassumiamo il disegno di legge presentato il 25 marzo u. s. al Senato dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Coll'art. 1° sono abolite parecchie vigenti disposizioni tariffarie e dichiarate in vigore le seguenti, di cui negli articoli 2 e 3.

Art. 2. Il Governo è autorizzato a ribassare, d'accordo con ciascuna delle Compagnie delle strade ferrate e sino al limite nel quale gli interessi di tali Compagnie e del pubblico potranno accordarsi, le tariffe attuali per il trasporto a grandi distanze dei carboni nazionali e degli ingrassi, e così pure le tariffe concernenti il trasporto degli operai, industriali ed agricoltori nelle contrade interessate.

Art. 3. Le Compagnie che accetteranno il precedente articolo potranno elevare le tariffe dei viaggiatori e delle merci a G. V. sino al 12 0|0 del tipo massimo stabilito dalle leggi per la concessione delle rispettive linee. Sono eccettuate dalla precedente disposizione: il bestiame d'ogni specie; le frutta fresche ed i legumi freschi; il latte, formaggi freschi e salati; le vivande fresche, la cacciagione, il pollame vivo e morto, le uova, i pesci freschi, le ostriche ed altri prodotti di mare e di stagni.

Credesi che il disegno di legge sarà votato in tempo, perchè la legge possa essere applicata dal 1° luglio prossimo.

Ferrovie Turco-Asiatiche. — *La ferrovia dell'Asia Minore,* — Di questa ferrovia abbiamo detto assai negli anni trascorsi (1); prima di accennare allo stato attuale di sua parziale costruzione, dei lavori in corso e dell'esercizio dei tronchi costrutti, riassumiamo brevemente un po' di storia della ferrovia stessa.

La concessione della costruzione e dell'esercizio della linea da Ismidt ad Angora fu fatta il 1° ottobre 1888 alla Deutsche Bank dal Governo ottomano; il quale cedette contemporaneamente alla stessa Banca, mediante il prezzo di 6,000,000, la linea da Haidar-Pascià (in faccia a Costantinopoli) ad Ismidt, in esercizio da 20 anni, la quale può inoltre essere prolungata sino a Scutari. Il concessionario infine ha diritto di preferenza per l'estensione della linea di Ismidt sino, o oltre, Angora; a tal proposito il Governo ottomano ha già accordato un sussidio di 5,000 lire turche per gli studi del prolungamento eventuale sino a Bagdad.

La lunghezza complessiva della linea, la cui concessione ha la durata di 99 anni, può così scomporsi:

(1) Per richiamo alle notizie nell'ultimo biennio ricordiamo: il n. 5 del 1891, pag. 73, con richiamo; i numeri 24 e 21 del 1890 rispettivamente a pagine 384 e 333. Citiamo inoltre nel n. 26 del 1891, pag. 416, la ferrovia Costantinopoli-Bagdad partendo da Ismidt.

Da Haidar-Pascià ad Ismidt . .	chilometri	92
Da Ismidt ad Angora	»	486
Totale . . .	chilometri	578

In virtù poi dell'art. 15 della convenzione del 1° ottobre 1888, tra il Governo ottomano e la Deutsche Bank, questa ha subconcesso alla Società della ferrovia ottomana d'Anatolia, sedente a Costantinopoli, la concessione della linea da Haidar-Pascià a Ismidt e della linea da Ismidt ad Angora con tutti i diritti, oneri e privilegi annessi. La Società per la ferrovia dell'Anatolia divenne titolare e proprietaria della predetta concessione; e la sua costituzione fu approvata con firmano imperiale del 16 marzo 1889.

Il capitale-azioni della Società è di fr. 45,000,000, in titoli al portatore, liberati per la metà.

La Società di costruzione di ferrovie dell'Asia Minore — Società tedesca con un capitale-azioni di 4,500,000 marchi — ha intrapreso a cottimo la costruzione della linea da Ismidt ad Angora, con impegno di compiere i lavori prima della fine del corrente anno.

Dal 7 gennaio 1889 la linea da Haidar-Pascià a Ismidt è esercitata dalla Società della ferrovia ottomana della Anatolia, ossia . . . . chilometri 92

In seguito furono già aperte all'esercizio i tronchi da Ismidt a Ineonu . . . . » 191

Sono adunque in esercizio ora . . . chilometri 283

Per l'apertura degli altri tronchi sono intanto fissate le seguenti date:

1° maggio 1892:	Ineonu-Alpukeui . .	»	73
15 giugno »	Alpukeui-Sarikeui . .	»	53
15 agosto »	Sarikeui-Beylik-Keupru	»	62
15 ottobre »	Beylik-Keupru-Angora	»	107
	Totale . . .	chilometri	578

Le località principali percorse dalla ferrovia sono: Adabazar, Gewè, Lefke, Biledjik, Eski-Chehir (Alpukeui, Bebek, Mallikeui), Angora.

Oltre Eski-Chehir, i lavori sono molto avanzati; non resta che a formare la massicciata e ad a compiere l'armamento.

I risultati dell'esercizio nel triennio 1889-90-91 riassumiamo nel seguente prospetto:

Anni	Chilometri in esercizio	Prodotti lordi per anno e chilom.	Spese d'esercizio per anno e chilom.
1889	92	fr. 8,455	5,389
1890	116.14	» 9,654	4,868
1891	217.27	» 10,096	4,632

Le Società per la ferrovia ottomana dell'Anatolia ha distribuito per ciascuno degli esercizi sociali 1889 e 1890, cioè dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno, un dividendo del 5 0|0 *prorato temporis* sui versamenti effettuati.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto di Genova. — *Adunanza del 12 corrente.* — Sotto la presidenza del Prefetto, la Commissione deliberò quanto segue:

Provvide per ottenere dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo che il carico delle cassette di petrolio sia effettuato in vagoni coperti.

Approvò alcune modificazioni proposte dalla Camera di Commercio alle tariffe delle grue a vapore; e prese ad esame la questione del facchinaggio delle merci nel porto, in relazione alle attribuzioni dei liberi facchini e dei caravana, rimandando ad un'altra seduta ogni deliberazione in proposito.

Commissione idraulica. — *Adunanza del 7 corrente.* — La Commissione, istituita con Decreto ministeriale del 30 maggio 1890, per lo studio dei provvedimenti necessari per rafforzare e migliorare le difese contro le piene dei fiumi arginati nell'Italia settentrionale e centrale, si è riunita il giorno 7 corr. nella sala delle adunanze del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in Roma.

Erano presenti l'on. Cadolini, presidente, il comm. Rapaccioli, ispettore emerito del Genio Civile, ed i commendatori Fornari, Lanciani e Zucchelli, ispettori del Genio Civile. La Commissione si è occupata dello studio dei provvedimenti legislativi e regolamentari che sarebbero necessari per rendere più efficaci, più complete ed uniformi le norme ora vigenti sulla polizia fluviale.

Circa precedenti adunanze della Commissione stessa vedi n. 28 del 1891, pag. 448.

Fallimento della Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — *Per la vendita dello stabilimento a trattative private e proposta di concordato.* — Il curatore della fallita Società An. Met. Tardy e Benech, in seguito ad ordinanza del sig. Giudice delegato al fallimento, *convoca per il giorno 22 del corrente mese tutti i creditori della fallita*, per ottenere l'autorizzazione di procedere, d'accordo colla Delegazione di sorveglianza, alla vendita dello Stabilimento a trattative private, sempre quando non si abbiano avute offerte nel relativo incanto all'asta pubblica fissato pel 21 corr. e per sottoporre all'approvazione dei creditori una proposta di regolamento circa i rapporti fra i portatori delle obbligazioni e gli altri creditori, nonchè esporre una proposta di concordato, sulla quale si riserva far conoscere in che consiste non appena siano ultimate le trattative tuttora in corso.

Ricordiamo che della *messa dello stabilimento all'incanto per il 21 corrente* abbiamo detto nel n. 15, pag. 233.

La marina mercantile mondiale. — *Nel 1891.* — Secondo le notizie contenute nel *Repertorio generale della marina mercantile* pubblicato dal *Bureau Veritas*, la marina mercantile di tutti i paesi del mondo era rappresentata nell'anno scorso da 31,666 navi a vela e da 10,103 navi a vapore. È da notarsi però che in questa statistica non figurano le navi a vela di tonnellaggio inferiore a 50 tonnellate e quelle a vapore inferiori a 100.

Il tonnellaggio netto delle accennate 31,666 navi a vela si ragguagliava a 10,217,909 tonn., e quello delle 10,103 navi a vapore a tonnellate nette 8,872,394. Nell'insieme si hanno 41,769 navi con un tonnellaggio netto di 19,090,303 tonnellate.

Le principali nazioni marittime sono nella suddetta statistica rappresentate come appresso, per numero e per tonnellaggio delle navi mercantili al di sopra di 50 e di 100 tonnellate, rispettivamente, pei velieri e pei vapori.

Stati	Velieri num.	Velieri tonn. lorde	Vapori num.	Vapori tonn. lorde
Gran Brettagna	9,751	3,563,524	5,471	8,536,694
Stati-Uniti	3,504	1,519,114	456	598,847
Norvegia	3,419	1,393,481	440	310,624
Germania	1,480	654,147	761	1,083,307
Italia	2,010	586,984	206	313 306
Russia	2,105	447,776	303	219,291
Svezia	1,481	336,937	336	170,148
Francia	1,573	286,114	488	843,486
Grecia	1,334	281,024	88	98,094
Spagna	1,361	243,025	349	439,585
Olanda	747	202,990	181	249,100
Danimarca	857	148,447	215	167,396
Austria-Ungheria	289	110,184	114	156,357
Turchia	541	97,895	»	»
Chilì	147	76,370	»	»
Brasile	270	58,255	147	93,034
Portogallo	261	54,759	39	52,180
Giappone	»	»	146	120 882
Belgio	»	»	59	105,304

Ricordiamo che nel n. 41 del 1891, pag. 657, abbiamo già pubblicato in proposito un prospetto concernente le sei principali bandiere, cioè: l'*inglese*, l'*americana*, la *norvegese*, la *germanica*, la *francese* e l'*italiana*.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Fabbisogno * di *materiale metallico* di armamento (arpioni e chiavarde);

Difesa della ferrovia contro la caduta di massi che si staccano dalla costa a monte della trincea fra i chilom. 105.770 e 105.90, della linea Pescara-Aquila-Terni;

Prolungamento del binario di raddoppio dal lato verso Rimini, in stazione di Savio, lungo la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Rete Mediterranea. — L. 150,000 per la costruzione di una galleria artificiale fra i chilom. 128.497 e 128.687 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro, unitamente agli schemi di contratto e di tariffa per l'appalto ed all'elenco delle Ditte da invitarsi alla gara a licitazione privata;

L. 65 000 per la costruzione di una galleria artificiale all'imbocco est della galleria del Turco nel tronco da Moneglia a Deiva, della linea Genova-Pisa;

L. 60,000 pei lavori di completamento e di sistemazione del ponte, della luce di m. 3, sul fosso Molazoppa, al chilom. 123.752 della linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Isoletta e di Roccasecca;

L. 27,800 per la costruzione di una tratta di galleria artificiale dal chilom. 119.287 al chilom. 119.326.63, e di una casa cantoniera semplice al chilom. 118.765 in sostituzione di quella da demolirsi al chilom. 119.312 fra le stazioni di Romagnano e di Balvano, nella ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 26,000 pel consolidamento al muro di sostegno a mare della ferrovia fra le progressive 116.030.94-116.291.94 della linea Genova-Ventimiglia, fra le stazioni di San Lorenzo e di San Stefano Riva;

L. 23,000 per l'abbattimento dei massi pericolosi sui ripidi versanti rocciosi soprastanti alla ferrovia Eboli Metaponto, fra i chilometri 113 e 130, fra le stazioni di Ponte San Cono e di Bellamuro:

L. 6000 per l'abbattimento dei massi pericolosi sui ripidi versanti rocciosi lungo la linea Sicignano-Castrocucco, fra le stazioni di Sicignano e di Polla;

L. 6000 per lo sgombro di parte della frana manifestatasi al l'imbocco est della galleria detta di Sant'Anna, nel tronco Lavagna-Sestri Levante della linea Genova-Spezia;

L. 2100 per lavori di difesa contro le corrosioni del rio di Merana a monte del ponte Vatta, al chilom. 18.930.49 della linea San Giuseppe-Acqui;

Preventivo per la ricostruzione di un tratto nella parte superiore del muraglione di sostegno fra le progressive 7.459 e 7.696 della linea da Bastia a Mondovì.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Aulla Lucca. — Progetto d'appalto * per la costruzione di fabbricati e lavori diversi lungo il *tronco Lucca-Ponte a Moriano.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 45,000 per alzamento livellette nelle tratte fra i chilom. 118.355-119.287 e 120.105-120.978 fra Torre Cerchiara e Sibari, della linea Taranto-Reggio;

L. 1400 per sistemazione cunetta e costruzione tombino presso la stazione di Finalmarina.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — (Prossimamente). — Fornitura di ferri minuti d'armamento di tronchi della linea Battipaglia-Castrocucco. Importo L. 204,100; in 2 lotti:

1° stecche corniere d'acciaio dolce omogeneo, N. 23,578, pari a quintali 1886.24; piastre di ferro, N. 59,944, pari a quint. 1287.94;

2° chiavarde di ferro con rosetta, N. 49,599, pari a quintali 367.03; arpioni di ferro, N. 260,091, pari a quintali 1,092.380.

Rete Adriatica. — (Prossimamente). — Fornitura di 10 carri piatti tubolari, sistema americano, e 20 botti in acciaio per trasporto vino, mosto ed uve pigiate.

Rete Mediterranea. — Gara aperta pei lavori di alzamento livellette nelle tratte fra i chilom. 118.335-119.287 e 120.105-120.978 fra Torre Cerchiara e Sibari, della linea Taranto-Reggio. Importo L. 22,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 25 aprile andante, ore 10 ant.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori di costruzione del tronco Bellano-Colico della ferrovia Lecco-Colico, in 10 lotti. — 1° lotto, F. Silo, col ribasso di L. 27 0|0; 2° lotto, G. Maribelli, col ribasso di L. 26.50 0|0; 3° lotto, Fratelli Loni, col ribasso di L. 28.18 0|0; 4° lotto, Fratelli Loni, col ribasso di L. 27.16 0|0; 5° lotto, Fratelli Loni, col ribasso di L. 27.17 0|0; 6° lotto, Magnani, d'Abbadia sull'Adda, col ribasso di L. 25.25 0|0; 7° lotto, De Filippi, col ribasso di L. 19.20 0|0; 8° lotto, Franzetti, col ribasso di L. 25.07 0|0; 9° lotto, Moro di Chiavenna, col ribasso di L. 25.12 0|0; 10° lotto, Giobbi di Bellano, col ribasso di L. 25.15 0|0.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 14 corrente). — Ditta Poccardi Giuseppe e C., di Torino, per fornitura di Cg. 250,000 di ghisa fusa greggia;

Fratelli Polla, di Torino, per fornitura di Cg. 250,000 di ghisa fusa greggia;

Capponcini Pietro, di Montevarchi, per fornitura in opera di serramenti ai fabbricati compresi nel tronco Cesano-Bracciano della linea Roma-Viterbo;

Taverna Luigi, di Alessandria, pei lavori di riparazione ai guasti prodotti da piena straordinaria della Bormida ad un argine della ferrovia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Assoro — Catania — (19 aprile, ore 11 ant., fatali). Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato conduce alla stazione ferroviaria di Assoro, ecc. Importo ridotto L. 101.846.68 (V. n. 13).

Municipio di Roma (25 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la rinnnovazione del selciato in un tratto della via Cerchi e di via Porta S. Sebastiano. Importo L. 32,500. Cauz. provv. L. 1600. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Valmozzola — Parma — (25 aprile, ore 11 ant. 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per l'aprimento del tronco (m. 4241) di strada comunale obbligatoria diretta alla stazione ferroviaria di Valmozzola. Importo L. 45,826.65. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 5000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Genova (26 aprile, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto pei lavori di restauro del teatro Carlo Felice. Importo L. 46,000. Cauz. L. 5000. Lavori in 2 mesi.

Municipio di Pieve S. Stefano — Arezzo — (27 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei seguenti tratti della strada obbligatoria detta di Fungaia:

1. Tratto dal ponte Formole (innesto con la provinciale per Sansepolcro) all'innesto col tronco costruito presso il ponte Otro, di lunghezza m. 533.10;

2. Tronco dall'estremo del prolungamento oltre il ponte Robbie all'abitato di Vallecalda, di lunghezza m. 5,818.30;

3. Rampa di Sigliano, di lunghezza m. 587.90.

Importo L. 109,539.89. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def L. 12,000. Fatali 13 maggio, ore 12 merid.

Municipio di Firenze (29 aprile, ore 11 ant., 1ª asta), — Appalto di lavori occorrenti alla fognatura e costruzione del piano stradale del Lungarno del Tempio e nel tratto della via Orcagna, ricorrente lungo i nuovi fabbricati. Importo L. 49,111.92. Cauz. provvisoria L. 2500. Fatali 19 maggio, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (3 marzo, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione (con opere di difesa) di un ponte ad una sola campata, di luce netta m. 48, sul fiume Adda-sopra Grosio, in sostituzione dell'attuale ponte in legno parzialmente distrutto dalle piene, lungo il 3° tronco della strada nazionale dello Stelvio, n. 18. Importo L. 91,858 42 (V. n. 13).

Genio Militare di Milano (4 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un nuovo panificio militare in Milano. Importo L. 748,000. Cauz. L. 74,800. Lavori compiuti in 400 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pavia (4 maggio, ore 12 merid, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti alla definitiva sistemazione del ponte a tre arcate sul Trebbia, detto di Valseggiara, ecc. Importo ridotto L. 85,684.64 (V. n. 13).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (4 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione ordinaria delle darsene e dei canali, ecc. Importo complessivo L. 125,400 (V. n. 13).

Municipio di Rio Marina — Livorno (10 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste relative alla costruzione della strada comunale obbligatoria, che da Rio Marina conduce al Cavo. Importo L. 75,535.87. Cauz provv. L. 3777. Cauzione definitiva L. 7554. Fatali 21 maggio, ore 12 merid.

Intendenza di Finanza in Roma (5 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — **Affitto** biennale delle miniere di ferro di Rio, Vignoria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro nell'isola dell'Elba, dello stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'isola del Giglio, della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino.

Tunisi. — *Direzione dei Lavori Pubblici* (26 aprile, ore 10 ant.). — Costruzione di un carcere a Kairoan per fr. 110,000 e una casa pel controllo civile fr. 35,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ufficio Tecnico dei Telegrafi — Firenze — (23 aprile, ore 12 meridiane, unica e def.). — Fornitura di Kg. 13,340 di **filo di ferro** zincato di m|m 4.31 (n. 8), a L. 490 la tonn. Cauz. L. 650. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Aprile 9	Aprile 16
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 624	627
»	»	Mediterranee	» 484	488
»	»	Sicule.	» 570	577
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani . .	» 300	300
»	»	Gottardo.	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 545	543.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	» 284	284
»	»	Novara-Seregno . . .	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312	312
»	»	» 2ª emiss.	» 301	301
»	»	Centrale Toscana. . .	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0|0 . .	» 427.50	428
»	»	Meridionali.	» 303.50	303.50
»	»	Sarde, serie *A*.	» 301	300.50
»	»	» serie *B*.	» 301.50	302.50
»	»	» 1879	» 292.50	294.50
»	»	Pontebba	» 452	453
»	»	Nord-Milano	» 257	256.50
»	»	Meridionali Austriache.	» 314.50	315.50
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.25	102

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

4 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le 2 1|2 pom. in Bruxelles.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

28 aprile. — **Società An. Miniere Comitini.** — Assemblea generale ordinaria per le 12 merid. in Girgenti presso la Banca Nazionale.

28 aprile. — **Compagnia dei Rami e Zolfi di Pinerolo.** — Assemblea in 2ª convocazione per le ore 2 pom. in Torino, Galleria Nazionale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° aprile vengono pagate le cedole:

N. 27	delle obbligazioni	emissioni	1879	in L. 7.50
» 21	»	1ª	» 1882	» » 7.50
» 19	»	2ª	» »	» » 7.50
» 42	»	Serie A		

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. — Pagamento del 1° dividendo utili per l'esercizio 1891 in L. 9 per azione di capitale a partire dal 1° aprile.

Società Ferrovia (già Alta Italia) Meridionale dell'Austria. — Dal 1° aprile si pagano gli interessi in L. 6.50 per obbligazioni della serie **x** emissione 1871.

Ferrovia di Novara. — Pagamento dal 1° corr. degli interessi semestrali in L. 6.94.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 9ª Decade — dal 21 al 31 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.117.625 66	47.488 86	279.722 98	1.393.948 15	12.292 92	2.851.078 57	4.204 00
1891	1.215.854 13	53.130 41	326.714 88	1.363.771 08	11.768 33	2.971.238 83	4.204 00
Differenze nel 1892	— 98.228 47	— 5.641 55	— 46.991 90	+ 30.177 07	+ 524 59	— 120.160 26	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	6.922.883 84	316.952 88	2.177.494 30	10.907.484 06	94.421 41	20.419.236 49	4.204 00
1891	7.496.673 47	341.109 25	2.360.324 27	11.132.475 93	96.440 77	21.427.023 69	4.204 00
Differenze nel 1892	— 573.789 63	— 24.156 37	— 182.829 97	— 224.991 87	— 2.019 36	— 1.007.787 20	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	50.049 34	1.108 14	17.709 02	105.474 98	1.296 83	175.638 31	1.018 00
1891	54 300 80	1.231 96	17.303 85	103.095 15	1.262 66	177.194 42	995 00
Differenze nel 1892	— 4.251 46	— 123 82	+ 405 17	+ 2.379 83	+ 34 17	— 1.556 11	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	415.161 16	9.153 12	133.239 70	783.846 07	9,624 67	1.351.024 72	1.018 00
1891	425.474 92	9.393 34	133.247 46	781 351 48	10.063 76	1.359 530 96	995 00
Differenze nel 1892	— 10.313 76	— 240 22	— 7 76	+ 2.494 59	— 439 09	— 8.506 24	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	579 61	605 58	— 25 97
riassuntivo	4.168 95	4.382·87	— 213 92

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1892	Prodotti della decade 1891	Prodotti della decade *Differenze* nel 1892	Prodotti dal 1° gennaio 1892	Prodotti dal 1° gennaio 1891	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1892
Viaggiatori	4 335 20	4.418 70	— 83 50	22.285 15	21.013 40	+ 1.271 75
Merci	765 00	673 25	+ 91 75	5.796 55	6.541 76	— 745 21
Prodotti indiretti	— —	2.974 93	— 2.974 93	125 —	3.373 53	— 3.248 53
Totali	5.100 20	8.066 88	— 2.966 68	28.206 70	30.928 69	+ 2.721 99

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

27ª Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	124.270 00	4.901 00	10.250 00	123.610 00	273 00	263.304 00	609 00	432 35
1891	106.630 96	2.624 85	11.581 96	125.333 31	722 77	246.893 85	609 00	405 41
Differenza nel 1892	+ 17.639 04	+ 2.276 15	— 1.331 96	— 1.723 31	— 449 77	+ 16.410 15	»	+ 26 94
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 31 MARZO 1892					
1891-92	2.682.217 00	60.841 00	305.889 00	3.212.679 00	26.658 00	6.288.284 00	609 00	10.325 50
1890-91	2.421.757 56	50.706 88	281.840 46	3.160.432 32	22.310 24	5.937.047 46	609 00	9.748 85
Differenza nel 1892	+ 260.459 44	+ 10.134 12	+ 24.048 54	+ 52.246 68	+ 4.347 76	+ 351.236 54	»	+ 576 74

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	17.088 00	104 00	777 00	11.469 00	92 00	29.530 00	237	124 60
1891	16.039 46	114 29	925 80	7.935 40	36 45	25.051 40	162	154 64
Differenza nel 1892	+ 1.048 54	— 10 29	— 148 80	+ 3.533 60	+ 55 55	+ 4.478 60	+ 75	— 30 04
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 31 MARZO 1892					
1891-92	464.592 00	3.977 00	30.180 00	180.244 00	3.353 00	682.346 00	191	3.572 49
1890-91	362.496 15	2.827 79	24.555 65	150.319 42	955 15	541.154 16	126	4.294 87
Differenza nel 1892	+ 102.095 85	+ 1.149 21	+ 5 624 35	+ 29.924 58	+ 2.397 85	+ 141.191 84	+ 65	— 722 38

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Marzo* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,415.20	12,437.50	1,028.05	737.85	2,484.65	3,040.35	4,340.15	5,076.05	1,906.10	3,729.00	2,541.70	1,018.75
Bagagli e Cani	113.85	260.90	20.90	5.80	34.65	4.10	60.15	66.15	21.40	39.35	17.15	14.30
Merci a G. V. e P. V. Accel.	545.90	2,840.90	127.80	101.75	224.80	68.15	108.00	643.55	246.65	411.55	176.35	46.10
Merci a P. V.	5,122.70	6,047.05	887.75	2,998.50	1,278.30	68.70	1,453.05	1,516.70	1,052.50	1,248.55	1,183.55	194.90
Totali	5,197·65	21,586.35	2,064.50	3,843.90	4,022.40	3,181.30	5,961.35	7,302.45	3.226.65	5,428.55	3,918.75	1,274.05

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI FEBBRAIO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	
Grande Velocità.	8,635.75	23,159.25	11,301.65	20,857.37	2.370.00	897.25	847.95	4,901.95
Piccola Velocità.	262.85	8,498.95	11,400.00	20,002.90	196.95	37.50	164.45	10.90
Totali	8,898.60	31,658.20	22,701.65	40,860.27	2,566.95	934.75	1,012.40	4,912.85

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1890

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	28,151	256,780
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale . . .	30,912	265,752
		296,664	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	28,151	256,780
» 31 dicembre 1888 . .	21,515	160,385
Aumento nel biennio .	6,636	96,395
	103,031	

Facendo una media di 4,294 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160—(***)	115 —
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	148 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a. (Via Folkestone)	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria —	8 30 a.		11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime	Déjeun.							
(ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1·05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: ***Parigi-Roma, fr. 63.50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 56; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10,50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.***

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 23 Aprile 1892. NUM. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Convocazione di Assemblea generale straordinaria a Milano, il 26 aprile 1892.

Pubblichiamo il *testo della lettera di convocazione:*

L'articolo 14 dello statuto di quest'Associazione prescrive che l'assemblea generale deve aver luogo nel mese di maggio o di giugno di ogni anno.

Il luogo di riunione venne fissato a Genova, perchè in occasione delle feste Colombiane devono impiantarsi in detta città nuove linee con trazione elettrica ed altre, la cui visita sarebbe interessantissima.

Ora, da informazioni avute da quest'Ufficio di Presidenza, risulta che le installazioni di cui trattasi non saranno forse completamente ultimate per tale epoca.

Il Comitato di Presidenza sarebbe quindi del parere di ritardare di un mese o più l'assemblea generale di quest'anno. Ma non volendo trovarsi in opposizione colle prescrizioni dell'art. 14 dello statuto, esso si crede in obbligo di convocare un'assemblea generale straordinaria dei membri dell'Associazione, al solo scopo di deliberare che l'assemblea ordinaria per quest'anno ed in via eccezionale abbia a tenersi in epoca oltrepassante il termine stabilito dallo statuto.

La suddetta assemblea straordinaria avrà luogo nel giorno 26 corrente mese, alle ore 3 pom., presso la Direzione dei Tramways a vapore interprovinciali, viale Porta Romana, 22, in Milano.

Qualora la S. V. Ill.ma non potesse intervenirvi, si fa viva istanza affinchè la presente lettera sia ritornata a quest'Ufficio di Presidenza, coll'indicazione della persona che dovrà rappresentare codesta onorevole Società.

Colla massima stima e considerazione.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

NEI BILANCI DELLO STATO

Al Parlamento, in ogni discussione finanziaria, sono le costruzioni ferroviarie che tengono ora il sommo posto, porgendo sempre ampio e complesso argomento a censure, consigli e proposte sui provvedimenti coi quali si fece o si farà fronte alle spese ferroviarie.

Disegni di legge, relazioni e discussioni avvicendansi e formano oramai un ricco corredo agli studiosi della poderosa questione ferroviaria, considerata specialmente sotto l'aspetto finanziario ed economico.

Ed è appunto da questa doviziosa raccolta di atti, documenti e statistiche che noi, in una serie di articoli, riporteremo o riassumeremo — secondo opportunità di spazio e di argomento — quelle parti che, meglio rispondenti alla natura del nostro periodico, ci parranno maggiormente interessare i nostri studiosi lettori.

Premettiamo tosto che atti, documenti e statistiche raccoglieremo dagli « Atti Parlamentari » e specialmente dalle elaborate Relazioni — e loro Allegati — della Giunta Generale del Bilancio sui tre seguenti disegni di legge:

« Emissione di buoni del Tesoro a lunga scadenza » (N. 289) — presentato alla Camera dei Deputati dal Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, nella seduta del 15 gennaio 1892, e dalla Camera approvato nella seduta del 18 marzo 1892;

« Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1891-92 » (N. 171) — presentato dal Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 25 novembre 1891, e dalla Camera approvato (1) nella seduta del 18 marzo 1892.

« Provvedimenti per le Strade Ferrate complementari » (N. 138 *bis*) — presentato alla Camera, nella seduta del 30 novembre 1891, dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, e dalla Camera approvato (2) nella seduta del 26 marzo 1892.

Per richiamo, poi, a precedenti consimili studi intorno alle *Ferrovie nel Bilancio dello Stato*, rimandiamo i nostri lettori all'articolo « I prodotti ferroviari », ecc., nel n. 28

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » nel n. 14.

del 1891, pag. 442, e all'articolo « Le Ferrovie ed il Tesoro » nel n. 48 del 1890, pag. 763, in fine al quale accennasi a precedenti nostri articoli in proposito.

Infine, per richiamo ad atti, documenti e discorsi di membri dell'attuale Gabinetto circa *le Ferrovie, le Finanze e il Tesoro*, ricordiamo il nostro articolo « Le ferrovie nell'esposizione finanziaria del 1° dicembre 1891 », nel n. 49 del 1891, con citazione di parecchi altri precedenti articoli. Ricordiamo ancora la « Discussione alla Camera del disegno di legge sui provvedimenti per le ferrovie complementari », nel n. 13, pag. 194.

I. — I residui passivi sulle spese per le costruzioni ferroviarie.

« A costituire il disavanzo del tesoro — leggesi nella relazione dell'on. Cadolini sul preaccennato disegno di legge « Emissione di Buoni del Tesoro a lunga scadenza » (1) — concorrono in buona parte i residui passivi sulle spese per costruzioni ferroviarie, che in questi ultimi anni si sono venuti accumulando, come è dimostrato dal prospetto delle spese accertate negli ultimi sette esercizi, che si unisce alla presente relazione (2).

« Da questo quadro (colonna ultima) si rivela che, specialmente negli ultimi quattro esercizi, i residui passivi superarono notevolmente i residui attivi. La spiegazione di questo fatto sta in ciò che, autorizzata, a cagion d'esempio, per costruzioni ferroviarie, la spesa di 100 milioni e la corrispondente emissione di obbligazioni, mentre si procurò l'incasso della intera predetta somma, si fece la spesa di soli 50 milioni. Così rimase il residuo nella spesa, e non il corrispondente residuo dell'entrata, perchè gli altri 50 milioni servirono a coprire disavanzi nelle spese effettive.

« Il concetto fondamentale della legge relativa alle costruzioni ferroviarie era questo: che si emettessero i titoli nella misura delle spese realmente sostenute per le costruzioni; invece le emissioni si fecero in somme molto maggiori, e le eccedenze di entrate nella categoria delle costruzioni ferroviarie servirono a coprire i disavanzi in altre categorie di spese. Così avvenne che le eccedenze dei residui ferroviari passivi in confronto agli attivi si cumularono fino a raggiungere la somma di 171 milioni, la quale, esclusi i 44 milioni spettanti alle casse patrimoniali, si riduce a 127 milioni, costituenti ora la parte essenziale dei bisogni del tesoro.

« Il proposito di sostenere coi mezzi ordinari la spesa per le costruzioni ferroviarie, esclude la necessità di un provvedimento legislativo, che altrimenti si dovrebbe studiare, per ottenere che le emissioni fossero mantenute, in ogni esercizio, nei limiti delle spese reali pagate nell'esercizio stesso.

« Il residuo per costruzioni ferroviarie (esclusa la somma di 44 milioni per le casse patrimoniali) al 30 giugno 1891 era di quasi 141 milioni (con un residuo attivo di 14 milioni); ed aggiungendo a questo la stanziamento dell'esercizio in corso di 82 milioni, risulta una disponibilità di 223 milioni; e certamente si avrà alla fine del corrente esercizio un residuo disponibile di forse 100 milioni. Perciò, se per il 1892-93 si farà una sosta negli stanziamenti, questa non produrrà una sosta nei lavori. Essa varrà a liquidare gli impegni, a fare una ricognizione di questi, ed un coordinamento del passato con l'avvenire. La quale cosa si rende tanto più utile e necessaria, quando si consideri che la spesa delle costruzioni, sempre superiore alle previsioni, e quella delle sovvenzioni ferroviarie sempre crescente, contribuirono sin qui, più di qualsiasi altra, ad aggravare la situazione delle finanze ».

(1) Dobbiamo annotare come la Giunta Generale del Bilancio presentò nell'*Allegato* n. 1 il conto delle attività finanziarie accertate alle scadenze dei due ultimi esercizi, e quella presunta alla fine dell'esercizio corrente, cioè 1891-92. Da tale documento appare che il disavanzo del Tesoro da 352 milioni, quale era il 30 giugno 1890, è salito a 442 milioni alla fine di giugno 1891, e come si preveda che esso giungerà a 457 milioni al 30 giugno prossimo.

(2) Cioè l'*Allegato* n. 2 alla Relazione, il quale pubblichiamo subito dopo questo brano della Relazione stessa, che vi si riferisce.

Somme accertate per costruzioni ferroviarie negli esercizi 1884-85 a 1890-91 e residui al termine di ciascun esercizio finanziario.

	Accertamenti di competenza		Accertamenti dei residui degli esercizi precedenti		Conto di cassa		Residui alla chiusura degli esercizi contro indicati		Eccedenza dei residui (a)
	Spese	Entrate	Spese	Entrate	Spese	Entrate	Spese	Entrate	
1884-85 .	72,773,651.33	72,773,651.33	52,052,971.95	61,508,227.27	120,055,728.85	77,609,002.45	4,770,894.43	56,672,876.19	+ 51,901,981.76
1885-86 .	170,048,041.17	170,048,041.17	4,916,680.10	56,818,661.86	124,787,790 —	202,578,306.50	50,176,931.27	24,288,396.53	— 25,888,534.74
1886-87 .	196,239,317.45	196,239,317.45	50,287,897.80	24,399,363.06	130,982,474.99	103,335,106.60	115,544,740.26	117,303,573.91	+ 1,758,833.65
1887-88 .	297,879,386.06	297,879,386.06	115,583,363.70	115,300,130.67	246,651,501.38	274,361,541.64	166,811,248.38	138,817,975.09	— 27,993,273.29
1888-89 .	235,784,102.43	235,784,102.43	168,704,414.82	140,047,241.53	206,631,657.22	319,[illegible]09,506.92	197,856,860.03	56,021,837.04	— 141,835,022.99
1889-90 .	139,041,847.11	139,041,847.11	198,622,403.52	56,331,650.82	163,497,650.15	153,376,614.13	174,166,600.48	41,996,883.80	— 132,169,716.68
1890-91 .	118,595,251.52	118,595,251.52	177,428,276.67	34,825,519.94	110,147,577.94	138,944,692.67	185,875,950.25	14,476,078.79	— 171,399,871.46
	1,230,361,597.07	1,230,361,597.07	767,596,008.56	489,230,795.19	1,102,754,380.53	1,270,014,770.91			

(a) Il segno + significa eccedenza dei residui attivi, ed il segno — l'eccedenza dei residui passivi.

Le somme esposte nel precedente prospetto rappresentano i risultati complessivi delle entrate e delle spese, come dai rispettivi conti consuntivi costituenti la Categoria III: *Costruzioni ferroviarie*. Quindi esse comprendono pure: nell'entrata, le somme ricavate dall'alienazione di obbligazioni ferroviarie 3 0|0 e di rendita consolidata per conto della Cassa degli aumenti patrimoniali; e nella spesa, le corrispondenti somme passate alla Cassa medesima, le quali figurano in uscita sul bilancio del Tesoro.

II. — Somme da stanziarsi in bilancio per interessi ed ammortamento dei debiti redimibili nel dodicennio 1892-93 al 1903-904.

Tra le somme — comprese nell'*Allegato* n. 4 alla precitata Relazione — troviamo le seguenti, concernenti le *Obbligazioni ferroviarie 3 0|0*.

Sono però escluse le obbligazioni ferroviarie 3 0|0 assegnate alla Cassa degli aumenti patrimoniali, perchè il servizio degli interessi ad estinzione di queste obbligazioni viene rimborsato allo Stato dalle Casse medesime.

	Obbligazioni ferroviarie 3 0|0	
Esercizi finanziari	Interessi	Estinzione
1892-93	31,693,140	—
1893-94	31,693,140	—
1894-95	31,693,140	—
1895-96	31,693,140	2,417,000
1896-97	31,623,000	2,466,500
1897-98	31,550,840	2,559,000
1898-99	31,469,000	2 725,000
1899-1900	31,288,000	2,725,000
1900-901	31,106,000	2,743,000
1901-902	31 024,000	2,929,000
1902-903	30,945,000	2,979.000
1903-904	30,815,000	3,110,000

III. — Prospetto delle variazioni presunte negli esercizi 1893-94 al 1903-904 di fronte agli stanziamenti inscritti nello stato di previsione 1892-93.

Da questo prospetto — cioè l'*Allegato* 6 alla precitata Relazione — riportiamo le seguenti cifre concernenti la complessa questione ferroviaria.

Non sono compresi gli interessi sulle obbligazioni di Stato 4 0|0 per spese ferroviarie, perchè essendo le obbligazioni stesse in deposito presso la Cassa dei depositi e prestiti a garanzia dei biglietti di Stato in sostituzione della rendita consolidata 5 0|0, prelevato da quel deposito l'onere degli interessi, non costituisce una spesa effettiva, ma una partita di giro.

1. ***Cessazione dell'annualità alla Società delle strade ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica.*** — Dal 1893-94 al 1899-900, inclusivamente, nulla; dal 1900 901 al 1903-904, inclusivamente, cessazione di L. 2,758,000 per ogni esercizio.

2. ***Cessazione dell'annualità alla Società delle Strade ferrate esercente la Rete Mediterranea.*** — Dal 1893-94 al 1900-901, inclusivamente, nulla; dal 1901-902 al 1903-904, inclusivamente, cessazione di L. 2,127,000 per ogni esercizio.

3. ***Maggiore spesa per costruzioni ferroviarie da eseguirsi direttamente dallo Stato.*** — Negli esercizi dal 1894-95 al 1896-97, inclusivamente, una maggiore spesa di L. 10 milioni per ogni esercizio. Per gli esercizi successivi al 1896-97 l'Amministrazione del Governo ritiene si abbia a mantenere lo stesso stanziamento di 30,000,000 stabilito per gli esercizi 1892-93 e 1893-94.

IV. — Spese effettive ordinarie - Previsione delle spese obbligatorie ed inevitabili per il dodicennio dal 1892-93 al 1903-904

Dal *Sub-allegato A all'Allegato n. 6*, infine, riportiamo le seguenti cifre.

1. ***Interessi sulle obbligazioni ferroviarie 3 0|0 (Costruzioni).*** — Sono escluse, come abbiamo già indicato nel precedente Capitolo II, le obbligazioni ferroviarie 3 0|0 assegnate alle Casse per gli aumenti patrimoniali, perchè il servizio degli interessi delle dette obbligazioni viene rimborsato allo Stato dalle Casse medesime.

1892-93	31,693,140	1898-99	31,469,000
1893-94	31,693,140	1899-900	31,228,000
1894-95	31,693,140	1900-901	31,106,000
1895-96	31,693,140	1901-902	31,024,000
1896-97	31,623,000	1902-903	30,945.000
1897-98	31,550,840	1903-904	30,815,000

2. *Interessi sulle costruzioni appaltate a licitazione privata*

1892-93	7,150,000	1898-99	12,603,000
1893-94	10,342 000	1899-900	12,420,000
1894-95	10,900,000	1900 901	12,238,000
1895-96	13,298,000	1901-902	12,048,000
1896-97	13,014 000	1902-903	11,853,000
1897-98	12,882,000	1903-904	11,650,000

3. *Annualità chilometriche per le costruzioni ferroviarie affidate alle Società esercenti le Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.* — Non comprese le due annualità di lire 2.758,000 e di L. 2,127,000 da pagarsi rispettivamente alle Società delle strade ferrate delle reti Adriatica e Mediterranea, fino all'esercizio 1899-900 la prima, e fino all'esercizio 1900-901 la seconda — giusta quanto abbiamo esposto nel Capitolo III, §§ 1 e 2 — le quali trovansi stanziate nelle spese effettive straordinarie. Sono comprese invece le sovvenzioni chilometriche di L. 1,000 e quelle di lire 3,000 per chilometro alle linee concesse fino al 29 febbraio 1892, e cioè: Subiaco-Mandela, Roma-Viterbo-Ronciglione e prolungamento fino alla stazione di Roma-Trastevere e ferrovie Biellesi, e nell'ipotesi che si aprano cioè ai termini stabiliti dagli atti di convenzione, le quali ferrovie portano appunto un ulteriore onere nel 1893-94 di circa L. 230,000 in più del 1892-93; e il corrispettivo di L. 1.750,000 annue da pagarsi negli esercizi 1893-94 al 1897-98 alla Società esercente la Rete Mediterranea per la galleria del Turchino.

1892-93	7,720,000	1898-99	24,326,695
1893-94	12,676,383	1899-900	23,975,185
1894-95	14,559,443	1900-901	22,207,753
1895-96	18,678,418	1901-902	22,207 753
1896-97	19,031,778	1902-903	22,207,753
1897-98	23 332,980	1903-904	22,207,753

4. *Garanzie a Società concessionarie di strade ferrate.* — La differenza in più di L 2,675,300 che presentano le previsioni nell'esercizio 1893-94, in confronto di quelle fatte per l'esercizio precedente, dipende quasi unicamente dall'apertura delle altre linee concesse alla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sardegna, in base alla legge 17 luglio 1885, n. 3011, serie 3ª, e precisamente di quelle del 3° periodo (km. 288) il cui onere principierà a gravare appunto il bilancio dal 1893-94.

1892 93	12,573,700	1898-99	15,400,000
1893-94	15,238,700	1899-900	15,390,000
1894-95	15,446,800	1900-901	15,380,000
1895-96	15,431,800	1901-902	15,370 000
1896 97	15,415,800	1902-903	15,360,000
1897-98	15,410,000	1903-904	15,350,000

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 aprile 1892 (N. 90). — **Regio Decreto 27 marzo 1892**, col quale è inscritta nell'elenco delle provinciali di Cuneo la strada detta della Piana, compresa fra le provinciali Alba-Narzole e Cuneo-Alba, presso Borgo Nuovo.

Gazzetta Ufficiale del 16 aprile 1892 (N. 91). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate Italiane nel mese di **novembre 1891**, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1890, pubblicato dal R. Ispettorato Generale.

Gazzetta Ufficiale del 20 aprile 1892 (N. 94). — **Trattato di commercio 19 aprile 1892** tra la Svizzera e l'Italia.

Gazzetta Ufficiale del 21 aprile 1892 (N. 95). — **Legge 7 aprile 1892**, numero **184**, sull'esercizio dei telefoni.

LA TARIFFA ECCEZIONALE N. 1002 A P. V.

per il trasporto a carro completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili dall'Italia all'Estero sulle Reti del Mediterraneo e dell'Adriatico (1).

Il numero 122 *della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene il seguente Decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 44 (capoverso 1° e 2°) dei capitolati per l'esercizio delle strade ferrate componenti le reti del Mediterraneo e dell'Adriatico;

Visto l'art. 6 della legge approvativa dei capitolati stessi, n. 3048 (serie 3ª) del 27 aprile 1885;

Vista la tariffa eccezionale n. 1002 a piccola velocità, per il trasporto a carro completo, di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili, dall'Italia all'estero pei transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons, concordata con le Società esercenti le reti predette, ed approvata con Decreto ministeriale, n. 7305-844, del febbraio 1892;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per l'Agricoltura, Industria e Commercio, pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. A far tempo dal 15 febbraio 1892, ed in via di esperimento per un periodo non minore di un anno, le Società concessionarie dell'esercizio delle Strade ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico applicheranno la suaccennata tariffa eccezionale n. 1002, con esse concordata, ridotta in ogni sua parte, nella misura qui appresso indicata, e cioè:

Per la serie *A*, il 10 per cento;

Per la serie *B*, il 15 per cento pei quantitativi annuali di 1000 tonnell. spedite da un solo mittente;

Il 17.50 0|0 id. id. 5000 id. id id.;

Il 22.50 0|0 id. id. 10,000 id. id. id, ;

Il 25 0|0 id. id. 20,000 e 30,000 id. id. id.;

rimanendo con ciò i prezzi della tariffa stessa per l'applicazione ai trasporti nei riguardi col pubblico, e ferme stando le condizioni cui la medesima è soggetta, modificati come qui appresso viene riportato:

Quantità minime annue — Tonn.	PREZZI	Zone di percorrenza I	II	III	IV	V	VI	VII	Diritto fisso per vagone
		Per almeno 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km	da 901 a 1000 km.	da 1001 a 1100 km.	da 1101 a 1200 km. e oltre	
	Serie A.								
—	Per vagone e chilometro	0.3085	0.3085	0.3085	0.2938	0.2865	0.2718	0.2718	4.59
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	185.10	215.95	246.80	276.18	304.83	332.01	359.19	
	AVVERTENZA. — La zona I intendesi per almeno 600 km., o paganti per tale percorrenza.								
	Serie B, applicabile in via di rimborso, a forma della condizione *e*.								
1000	Per vagone e chilometro	0.2775	0.2775	0.2775	0.2636	0.2636	0.2497	0.2497	4.335
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	166.50	194.25	222 —	248.36	274.72	299.69	324.66	
5000	Per vagone e chilometro	0.2626	0.2626	0.2626	0.2559	0.2559	0.2424	0.2424	4.2075
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	157.56	183.82	210.08	235.67	261.26	285.50	309.74	
10000	Per vagone e chilometro	0.2467	0.2467	0.2467	0.2404	0.2404	0.2277	0.2277	3.9525
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	148.02	172.69	197.36	221.40	245.44	268.21	290.98	
20000	Per vagone e chilometro	0.2326	0.2326	0.2326	0.2265	0.2265	0.2142	0.2142	3.825
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	139.56	162.82	186.08	208.73	231.38	252.80	274.22	
30000	Per vagone e per chilometro	0.2265	0.2265	0.2204	0.2142	0.2081	0.2020	0.1959	3.825
	Fatti per vagone e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti	135.90	158.55	180.59	202.01	222.82	243.02	262.61	

Art. 2. Nella sistemazione dei conti da farsi fra Governo e Società, colle norme tracciate nel 3° e nel 4° capoverso dell'art. 44 dei capitolati d'esercizio, approvati con legge n. 3048 (serie 3ª) del 27 aprile 1885, i prodotti che si otterranno con l'applicazione della tariffa così ridotta, reintegrati con l'accredito alle Società delle minori somme incassate in conseguenza degli ordinati ribassi, saranno computati per gli effetti della ripartizione di cui agli articoli 22 del contratto d'esercizio della rete Mediterranea e 25 di quello per la rete dell'Adriatico, approvati con la legge predetta, esclusivamente e sempre in aggiunta al prodotto iniziale rispettivamente e per ciascun anno.

Art. 3. Il presente Decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 marzo 1892.

UMBERTO.

DI RUDINÌ.
BRANCA.
LUZZATTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* B. CHIMIRRI.

(1) Per la *tariffa eccezionale n. 1001 a P. V.*, vedi n. 4, pag. 50.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

Assemblea Generale 18 aprile 1892.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Eserc. 1891

Il 18 corrente aprile ebbe luogo a Torino nella sede sociale l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti — straordinaria per una modificazione allo Statuto.

Eranvi rappresentate 3151 azioni.

*
* *

Ecco il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione*, letta dal presidente cav. ing. Michele Fenolio:

Lo scorso anno, nella relazione sull'esercizio 1890, lamentavamo la crisi che ancora pesava sulle industrie meccaniche, e vi dicevamo che non era possibile presagire il giorno in cui avrebbe avuto fine (1).

Pur troppo questo giorno non è arrivato durante il 1891, chè anzi il lavoro è venuto sempre più scarseggiando.

Il disavanzo nel bilancio dello Stato ha spinto il Governo ad inaugurare la bandiera delle economie. L'esempio che veniva dall'alto, e ancora più le restrizioni che in diversi modi si sono portate alle loro facoltà di sovraimporre e fare debiti a lunga scadenza, hanno influito sui bilanci delle Provincie e dei Comuni. Di qui un rallentamento nei lavori pubblici.

Ma il disagio finanziario è più che altro conseguenza di un disagio economico nel quale non si trova solo l'Italia, ma che è comune a tutte le nazioni d'Europa e paralizza per ora ogni sforzo per ridar vita alle industrie.

Però se cause speciali al nostro Paese rendono più acuta per noi la crisi, noi abbiamo speranza che i suoi effetti andranno man mano scomparendo appena si verifichi una ripresa degli affari all'estero, e quindi anche le industrie meccaniche avranno nuovo alimento.

E la speranza è tanto più fondata per noi, in quanto le economie attuali non si ispirano al concetto di una soppressione di opere pubbliche, ma solo di un ritardo nella esecuzione, di un contemperamento del graduale progresso dei lavori colle esigenze di un bilancio normale.

Nessuno mette in dubbio che si abbiano a portare a compimento le ferrovie in corso di costruzione o deliberate per legge. La somma dei lavori a farsi è quindi sempre la stessa. Solo il riparto si fa sopra un maggior numero d'anni, e vi è a far voti che l'ingegno degli uomini di finanza possa trovare qualche combinazione per cui i lavori siano affrettati, e ciò nell'interesse non solo degli industriali e degli operai, ma del Paese intiero, imperocchè potrà così il Paese trar profitto di quei tanti milioni che si sono spesi per strade in costruzione, e che non giovano a nulla se le strade non sono compiute.

Solo è a lamentare che si ritardi, anche là dove vi sono i mezzi, di far fin d'ora qualche cosa di utile.

Vi sono stanziamenti per acquisto di materiale mobile, e quegli stanziamenti non si utilizzano, mentre si potrebbero aprire aste, e dare ordinazioni.

Per tal guisa, mentre si avrebbero i mezzi di provvedere lavoro ad officine ed operai, si lasciano languire industrie che sono sorte per impulso del Governo, che al Governo hanno fatto risparmiare somme rilevanti per il buon mercato dei loro prodotti, e che mentre non lavorano e non hanno utili, sopportano sempre il peso di imposte gravissime, ed al tempo stesso si aumenta il numero dei disoccupati.

Ma abbiamo fiducia che in un avvenire, che può essere prossimo, può essere quello di domani, si penserà a quei fondi che esistono e al modo di erogarli.

E con ciò si provvederà ad una distribuzione normale del lavoro, evitando gli inconvenienti che si avrebbero quando, lasciando accumulare il lavoro di più annate, si chiedesse d'un tratto all'industria una produzione che dovrebbe svolgersi e compiersi in un tempo relativamente breve.

Vi diamo intanto il quadro della produzione fatturata e reale nel 1891.

Produzione fatturata e reale del 1891.

Categorie dei lavori		Ammontare fatturato nel 1891	Produzione reale delle officine pel 1891
Materiale mobile e fisso. .	L.	2,037,453.11	1,192,681.79
Travate e fondazioni . .	»	4,551,432.36	2,216,691.04
Tettoie	»	674,369.60	240,971.11
Lavori diversi	»	263,684.41	148,263.13
Totali	L.	7,526,939.48	3,798,887.07

(1) Vedi nel *Monitore*, n. 14 del 1891, pag. 216. (*N. d. R.*).

Questo quadro comprende la contabilità di lavori importanti compiuti negli esercizi passati, e liquidati solo nel 1891, come negli esercizi futuri verrà a figurare l'importo dei lavori che si ultimarono e si portarono a buon punto nel 1891, ma pei quali non vi è ancora liquidazione.

In questa nostra produzione ha scarseggiato e scarseggia ancora attualmente il materiale mobile, mentre siamo stati discretamente occupati in ponti, tettoie e meccanismi ferroviari.

Passando ora al bilancio, possiamo accertarvi che abbiamo preferito di essere severi nella valutazione dei diversi enti dei quali si compone il patrimonio sociale.

Nello sviluppo dei lavori si è potuto ridurre notevolmente — del 25 0[0 — il conto magazzino, e ulteriori riduzioni si avranno man mano che si potranno utilizzare i materiali che lo compongono.

Per le cause che vi abbiamo accennate, è diminuito il conto delle costruzioni in corso in confronto dell'esercizio precedente.

Per contro è cresciuto il conto debitori, perchè in esso si comprendono imprese, quali il ponte di Cremona e il tronco ferroviario a Croce S. Spirito, per le quali le spese per parte nostra son quasi esaurite. mentre rimangono ancora ad esigersi grosse somme.

Il conto *effetti*, che al 31 dicembre 1890 rilevava a L. 2.994,092.43, e che nell'aprile 1891 era salito a L. 3,200,000, al 31 dicembre 1891 è ridotto a L. 1,547,525.

E quantunque ci sia mancata la esecuzione di accordi per cui una casa, nostra provveditrice, doveva essa pensare a mantener viva una parte della nostra circolazione, anche in momenti difficili per l'industria e pel commercio in genere, abbiamo potuto conservare, e quindi ridurre gradatamente quella circolazione così rilevante, grazie alla fiducia che ebbe in noi un gruppo di Società e capitalisti, che hanno a capo il primo dei nostri Istituti, la Banca Nazionale.

Il complesso del bilancio deve convincervi che la situazione della Società è ottima, e sebbene siano scarsi i profitti, potete essere sicuri che furono rigorosamente valutati.

Non è tuttavia a dissimulare che se il bilancio del 1891 ha dato risultati che pei tempi attuali sono abbastanza soddisfacenti, ciò è dovuto non tanto all'importanza dei lavori ottenuti e compiuti in quest'esercizio, ma al fatto che si sono nell'anno passato liquidati definitivamente dei lavori eseguiti nelle annate precedenti.

Voi sapete essere nostro sistema di non portare in bilancio il risultato di alcuna operazione, se non quando la si possa liquidare definitivamente, e mercè questo sistema nell'avvenire voi potete ancora contare sugli utili di imprese importantissime, che si andranno man mano liquidando. Non saranno utili cospicui, perchè abbiamo sempre seguito il programma di cercare il guadagno con benefizi anche piccoli ottenuti su grande quantità di lavoro, ma quegli utili assieme riuniti assicurano un reddito, benchè piccolo, ai vostri capitali per alcuni esercizi, durante i quali abbiamo fiducia che la crisi di cui vi abbiamo parlato andrà man mano scemando e cesserà intieramente.

E a mantener viva questa nostra fiducia in un miglior avvenire della Società concorre anche la energia, la costanza, lo zelo col quale la Direzione studia ogni modo onde procurare nuovo lavoro alle nostre officine e ai nostri cantieri.

E mentre diamo alla Direzione meritata lode, dobbiamo pure una parola d'elogio al personale tutto per la sua attività e diligenza.

Qualora il bilancio 1891 sia approvato, gli utili rilevanti a lire 115,200.62 andranno così ripartiti:

Municipio di Savigliano	L.	2.304. »
Riserva	»	2,304. »
Fondo d'ammortizzazione	»	9,216. »
Agli azionisti	»	100,000. »
Conto nuovo	»	1,376.62
	L.	115,200.62

Questa ripartizione permetterebbe di distribuire lire 20 per ogni azione, da pagarsi per intiero al 1° luglio, poichè il vostro Consiglio, per non tralasciare nessuna norma di prudenza, credette di non dare nessun acconto al 1° gennaio e volle attendere che da una severissima compilazione del bilancio apparisse il vero utile dell'esercizio.

*
* *

Deliberazioni. — L'Assemblea, dopo aver sentita tanto la Relazione del Consiglio d'Amministrazione quanto la Relazione dei Sindaci, ad unanimità approvò il bilancio al 31 dicembre 1891, il dividendo in L. 20 per azione e gli altri riparti di utili, il tutto conformemente alla Relazione del Consiglio.

L'Assemblea poi, dopo avere approvata la proposta del Consiglio d'Amministrazione di portare il numero degli Amministratori da 8 a 9, procedette alla nomina di membri del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per la visita ufficiale di ricognizione di tronchi delle linee Sicignano-Castrocucco e Messina-Patti-Cerda.

Con recente suo decreto il Ministro dei Lavori Pubblici ha nominato le due Commissioni tecniche governative che dovranno procedere rispettivamente alla visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio dei tronchi Casalbuono-Lagonegro della linea Sicignano-Castrocucco e Oliveri-Patti della linea Messina Patti-Cerda, come già preannunciammo nelle « Informazioni » del n. 16, pag. 243.

Fanno parte: della prima i signori: Comm. A. Ferrucci, Ispettore del Genio Civile; Cav. ing. E. Zocchi, R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Napoli; Ing. A. Croci, Direttore tecnico governativo per le ferrovie a Salerno in concorso dei Delegati della Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo; e della seconda i signori: Comm. F. Fossati, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate; Cav. Ing. G. Della Rocca R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Palermo; Cav. G. Pelleri, Direttore tecnico governativo per le ferrovie a Messina ed i Delegati della Società per le ferrovie della Sicilia.

><

Per gli studi della ferrovia littoranea Roma-Napoli.

Siamo informati che per disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici il sig. cav. Clemente Fonsaca, Ingegnere del Genio Civile, addetto al R. Ispettorato tecnico governativo per le costruzioni ferroviarie della rete Mediterranea, venne incaricato degli studî definitivi del tratto della ferrovia litoranea Roma-Napoli compreso fra Terracina e Formia.

><

Circa le nuove norme per i viaggi degli impiegati governativi.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno ultimato il lavoro preparatorio riguardante le nuove norme per i viaggi degli impiegati governativi, in base alle conferenze tenute presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate nello scorso anno fra i rappresentanti delle Amministrazioni governative e sociali interessate (1).

Sarà pertanto riunita prossimamente una nuova conferenza per discutere le norme suindicate e prendere anche in esame i titoli degli impiegati straordinari provinciali di cui fu chiesta la inscrizione negli elenchi del personale governativo che gode del beneficio della concessione speciale *E*.

><

Stazione di Asti.
(Nuovo progetto di lavori di ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto (2) di lavori di ampliamento della stazione di Asti, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea Genova-Ovada-Asti. Il progetto è compilato in base alle conclusioni della conferenza tenuta in proposito fra i rappresentanti del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate e della Amministrazione ferroviaria.

L'importo dei lavori considerati in progetto rileva a L. 384,542.05, e cioè: per lavori da appaltare lire 195,494.96; somme riservate all'Amministrazione lire 189,047.09 escluso l'importo dei materiali metallici per armamento di binari e scambi in L. 90,698.72.

Formano oggetto dell'appalto principale i lavori dei movimenti di terra, e delle opere murarie, la massicciata e la posa dell'armamento. Sono riservati all'Amministrazione: la provvista dei materiali di armamento, e dei meccanismi, l'impianto degli apparecchi centrali, le espropriazioni ed altre opere minori.

L'ultimazione dei lavori sarebbe fissata in 12 mesi dalla data di consegna dei lavori, in considerazione che la tratta Ovada-Asti si deve aprire all'esercizio il giorno 17 giugno 1893.

I lavori dei quali trattasi dovrebbero appaltarsi a licitazione privata.

><

Ferrovia Roma-Pisa.
(Lavori di rinforzo a travate metalliche di ponti).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto dei lavori di rinforzo delle travate metalliche dei ponti Goranella e Crespi, rispettivamente ai chilometri 183.806 e 185.156 della linea Roma-Pisa.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, che dovrebbero essere affidati in appalto a licitazione privata, ascende a L. 78,000.

I lavori considerati in progetto sono quelli seguenti: 1. sostituzione di tutte le travi trasversali con altre di maggior sezione e solidamente attaccate alle travi principali; 2. aggiunta di una lamiera di rinforzo alle piattabande delle travi principali; 3. costruzione del tavolato in lamiera striata.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto della provvista ferri minuti per armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del dì 5 maggio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, del modello n. 2 ex Alta Italia e del tipo R. M. da 30 kg., occorrenti per l'armamento dei tronchi Casarsa-Spilimbergo, Sora-Balsorano, e Comiso-Vittoria delle *linee Casarsa-Gemona-Spilimbergo*, *Avezzano-Roccasecca* e *Noto-Licata* e per la *stazione di Saluzzo*, in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere e piane di acciaio dolce omogeneo . . .	1919.28	140,000
	Piastre di ferro intermedie di controgiunto e speciali . .	1328.22	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	345.60	63,000
	Arpioni di ferro ordinari e speciali	1003.93	

Cauzione: 1° lotto, provvisoria L. 7,000, definitiva lire 14,000; 2° lotto, provvisoria L. 3,200, definitiva L. 6,300.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita risulta dal capitolato speciale d'appalto 20 gennaio 1892.

Le consegne del materiale dovranno essere effettuate nelle località indicate nello stesso capitolato speciale di appalto 20 gennaio 1892.

L'asta avrà luogo a termini dell'articolo 87, lettera A, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, num. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede

(1) Vedi in proposito le « Informazioni » del n. 12, pag. 183.
(2) Vedi « Informazioni » del n. 49 del 1891, pag. 783.

all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Avviso d'appalto ed unico incanto di 20 scambi per armamento ferroviario.

Alle ore 10 antimeridiane del 5 maggio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero venti scambi dei quali undici con crociamento tang. 0.10 fatto con rotaie del tipo R. M. da kg. 30 al m. l., sei con cuore tang. 0.12 capovolgibile in acciaio fuso del modello n. 2 ex A. I, occorrenti per l'armamento della *stazione di Saluzzo* della linea Cuneo Saluzzo per la presunta somma di L. 26,840, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Gli scambi dovranno essere consegnati nella stazione di Saluzzo entro il 15 luglio 1892.

L'amministrazione consegnerà al fornitore in seguito a sua domanda le rotaie del tipo R. M. da kg. 30 franche sui vagoni della stazione di Prà.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 1,500, e quella definitiva in lire 3,000, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia a dentiera per la Valsassina
(Progetto modificato e completo dell'ing. A. Ferretti).

Siamo informati che l'ingegnere signor Alessandro Ferretti ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto modificato e completo della linea ferroviaria a dentiera per la Valsassina da Lecco a Ballabio, nel quale venne tenuto conto delle osservazioni fatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul primitivo progetto della linea medesima. Ricordiamo che di questo primo progetto abbiamo date informazioni nel n. 31 del 1891, pag. 494; per altre notizie vedi nei numeri 32 e 51 dello stesso anno, rispettivamente a pagina 512 e 816.

L'ing. sig. Ferretti nel presentare il nuovo progetto ha riprodotta anche la sua domanda per ottenere la concessione, senza sussidio dello Stato, della costruzione e dell'esercizio del predetto tronco di ferrovia. Giusta il progetto suindicato la linea misura la lunghezza di metri 5,078.40; dei quali soli 700 circa sono in curva con raggio minimo di m. 150.

Per quanto riguarda l'altimetria, il primo tratto da Lecco alla stazione di Castello ha pendenza di poco superiore al 3 p. 0[0; da Castello a San Giovanni si ha un piano inclinato del 9.40 p. 0[0; tra San Giovanni e Malavedo si arriva colle pendenze all'11.10 p. 0[0 per discendere al 5.75 poco prima di quest'ultima località; si sale poscia al 10.25 fino alla fermata di Laorca, da dove e fino allo sbocco della 2ª galleria proposta in progetto si raggiunge la pendenza massima del 14.40 che conserva per più di 1500 metri; discende infine alla stazione di Ballabio con pendenza del 6.50 p. 0[0. Il dislivello totale della linea è di m. 450, ciò che corrisponde ad una pendenza media del 9 p. 0[0.

Lungo la linea sono proposte le seguenti stazioni: Lecco, Castello, San Giovanni, Malavedo e Ballabio; nonchè una fermata a Laorca.

Sono previste inoltre le seguenti opere: N. 2 gallerie, una di m. 340 ed una di m. 200; N. 5 tombini; N. 3 sottopassaggi per strade comunali; N. 1 cavalcavia per strada provinciale ed un ponte con sottopassaggio a Malavedo.

L'armamento è proposto con rotaie d'acciaio del peso di chilogr. 36 per metro lineare.

Per quanto riguarda il materiale mobile si prevede la seguente provvista: N. 3 locomotive da 26 tonn.; vagoni per passeggeri N. 6; vagoni per merci N. 10.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea e per la provvista del materiale mobile ammonta a L. 1,400,000.

><

Per il trasporto del vino comune guasto sulla Mediterranea.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di tariffa eccezionale N. 1003 P. V. relativa ai trasporti di vino comune guasto destinato alla distillazione, di cui nelle *Informazioni* del n. 9, pag. 135, e del n. 16, pag. 245.

La tariffa si riferisce al servizio interno di quella rete per spedizioni percorrenti almeno 600 chilometri sulla rete mediterranea, o paganti per tale percorrenza, in partenza:

a) da stazioni esclusive mediterranee situate al sud di Caserta, nonchè dalla linea Cancello-Avellino-Benevento (escluso Benevento) per stazioni pure esclusive mediterranee e per tutte indistintamente quelle comuni colla rete Adriatica;

b) da Caserta e da Napoli per stazioni esclusive mediterranee e per quelle comuni colla rete Adriatica di Livorno, Milano, Pavia, Pisa, Rogoredo e della linea comune Milano-Chiasso;

c) da Benevento e Brindisi per stazioni esclusive mediterranee;

d) da Taranto per stazioni esclusive mediterranee e per quelle comuni di Roma, Livorno e Pisa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in merito ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativo allo impianto di una piattaforma del diametro di m. 15, nella *stazione di Chiusi*, lungo la *ferrovia da Roma a Firenze*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 21,300;

2. Che si possa approvare altro progetto compilato dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali relativo al ricarico della massicciata nei tronchi Cesenatico-Rubicone e Rubicone-Rimini della *ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;* nonchè lo schema di capitolato e di contratto a trattativa privata colla *Società Cooperativa di braccianti di Santa Giustina e di Rimini* per la fornitura, carico e scarico della ghiaia all'uopo occorrente. La spesa considerata in progetto ammonta a L. 24,000.

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa essere approvato un altro progetto compilato dalla suindicata Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativo alla costruzione di N. 4 case cantoniere lungo il tronco da Legnago a Montagnana della *ferrovia Legnago-Monselice*, per cui è preventivata la spesa di L. 29,790.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere:

a) sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla *Impresa Arcellazzi* per la costruzione del primo tronco della ferrovia Lecco-Como, compreso fra Lecco ed Oggiono; e sulla questione dei compensi domandati dalla Impresa stessa;

b) sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'*Impresa Mion Angelo* per la sistemazione del rilevato ferroviario e per la provvista della ghiaia occorrente alla massicciata nel tronco Loreo-Rosolina, nella linea Adria-Chioggia, fra i chilom. 11.072 e 13.600.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di proroga).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per prorogare per altri due anni, sempre in via di esperimento, la *tariffa locale N. 413* (piccola velocità) pei trasporti di marmo in blocchi od in massi ed anche squadrato, in partenza dalle cave di Carrara ed in destinazione di Massa, Serravezza e Pietrasanta.

><

Per le tariffe ferroviarie delle sete.

Siamo informati che l'Associazione della Industria e del Commercio delle Sete in Italia ha espresso, in una sua memoria che ha rimessa a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, le proposte che nell'interesse dell'industria serica ed anche del traffico ferroviario, occorrerebbe attuare per quanto riguarda le tariffe in ferrovia, le quali, se opportunamente ridotte, gioveranno sensibilmente ad un tale ramo d'industria.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di opere di consolidamento fra le progressive 18.086,70 e 18.324 del tronco Fabriano-Pergola della *ferrovia Fabriano-S. Arcangelo;*

2. Progetto per la costruzione di 5 case cantoniere e lavori di completamento lungo il tronco Montagnano-Monselice della *ferrovia Legnago-Monselice;*

3. Progetto di sistemazione della trincea fra la Sassina e la Vendola fra i Km. 44.444 e 44.564 lungo la *ferrovia Gozzano-Domodossola.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — *Il Governo contro Provincie e Comuni per le rispettive quote di concorso nella costruzione.* — È stato annunciato che il Ministero del Tesoro e quello dei Lavori Pubblici avevano fatto citare la provincia e città di Torino, le provincie di Cuneo, Alessandria e Genova per il pagamento della loro quota di concorso nele spese di costruzione e di armamento nella linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, ascendente a circa 5 milioni.

La questione sta in questi termini. Quando venne approvata tale ferrovia, il contributo degli enti morali era, per legge, superiore a quello che fu poi stabilito con una legge posteriore. Ora, le Provincie ed i Comuni interessati vollero valersi della nuova legge, rifiutandosi al contributo che dovevano e limitandosi a quello minore che la nuova legge prescriveva.

Intorno a tale questione rimandiamo i lettori al nostro articolo « Le ferrovie Cuneo-Ventimiglia (1), Asti-Acqui-Ovada Genova », ecc. nel n. 16 del 1890, pag. 247, 248.

Ed a proposito delle liti intentate dal Governo, riportiamo due brani di una lettera dell'ex-ministro senatore Saracco, in data 3 corrente, pubblicata dalla *Gazzetta Piemontese* del 20:

« Credo piuttosto di poter affermare che l'Avvocatura Generale Erariale si dimostrò poco propensa a sostenere le pretese ragioni del Governo; mentre parecchi degli interessati si dichiaravano pronti a versare la loro quota, ridotta ad un quarto, secondo la legge del 1885, pur di non essere costretti ad entrare in lite col Governo.

« Ho appena bisogno di dirle che tale era ed è pur sempre la mia opinione. Ma, se il Governo non rinsavisce, io tengo per fermo che ne avrà la peggio; poichè, a tacer d'altro, gli impegni assunti dalle provincie sono limitati alla corresponsione di un determinato concorso da pagarsi in 20 anni...

« Se poi ella ama conoscere il mio avviso, io penso che convenga *fare il morto* ».

— *La lite col Governo nel Consiglio Comunale di Torino.* — All'ordine del giorno della Sessione del Consiglio Comunale di Torino, apertasi ieri 22, v'ha la seguente deliberazione presa dalla Giunta Municipele in via d'urgenza: « Autorizzazione al sindaco di sostenere il giudizio relativo al pagamento di concorso per la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti ».

Ferrovia Scordia-Caltagirone. — *Per l'anticipata apertura della linea.* — Il *Consiglio Comunale di Caltagirone* ha presa una deliberazione con cui si fanno voti al Governo del Re affinchè venga autorizzata l'apertura all'esercizio della intera linea Scordia-Caltagirone per il prossimo mese di luglio ed anche in precedenza se i lavori di consolidamento della linea stessa potranno essere ultimati prima di tale epoca.

L'Amministrazione della Rete Sicula, da sua parte, ha dichiarato che sarebbe disposta ad aderire al desiderio manifestato dal Comune di Caltagirone qualora i Comuni interessati si obblighino a pagare la quota di corrispettivo dovuta alla Società dallo Stato, a partire dal giorno di apertura, quale risulta fissato dalla relativa convenzione; sotto deduzione dei prodotti della linea; e ciò pel periodo di tempo corrispondente alla anticipazione.

Circa lo *Stato dei lavori della linea Scordia-Caltagirone* al 1° marzo 1892, vedi n. 15, pag. 226.

Funicolare al lago d'Elio. — *Nomina del Comitato promotore.* — Rammentando che nel n. 13 del 1891, pag. 198, abbiamo pubblicato il testo del decreto ministeriale autorizzante la costruzione e l'esercizio della funicolare da Maccagno Superiore al lago d'Elio (Monte Borgna) con richiamo a precedenti notizie, aggiungiamo ora alcune notizie circa la nomina del Comitato promotore.

(1) Circa la *ferrovia Cuneo-Ventimiglia* vedansi le « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 16 del corrente anno, pag. 247.

Un'adunanza fu all'uopo tenuta il 21 corrente a Luino, all'Albergo Sempione, ove convennero numerosi fautori dell'opera da Milano, da Arona e dalla Svizzera.

Previa discussione sull'opera stessa, sulle sue difficoltà e sui mezzi adatti alla buona riuscita dell'impresa, fu nominato un Comitato promotore. Ne fanno parte, fra gli altri: il deputato Carlo Menotti; i sindaci di Luino e di Musignano; Mangili cav. Cesare per la Società di Navigazione del Lago Maggiore; Spatz cav. Giuseppe, proprietario dell'Albergo Milano, a Milano; Suardi, proprietario dell'Albergo Cavour, pure a Milano; Crippa ing. Alfonso, autore del progetto di cui nel precitato decreto ministeriale del 22 gennaio 1891.

Il capitale occorrente, di circa un milione, è già per un terzo sottoscritto e si prevede quindi un buon esito all'impresa.

Tramvia Chieri-Castelnuovo d'Asti. — *Adunanza per la nomina di un Comitato promotore.* — Per iniziativa di alcuni Municipi interessati, secondata da quello di Chieri, verrà tenuta domani, 24, nel palazzo municipale di Chieri un'adunanza per la nomina di un Comitato promotore di una tramvia che, partendo da Chieri, faccia capo al Comune di Castelnuovo d'Asti (V. n. 21 del 1890, p. 332).

A quest'adunanza furono invitati i Sindaci e delegati dei Comuni interessati nella linea.

Da studi di massima già fatti per la tramvia Chieri-Castelnuovo d'Asti risulterebbe che il costo della medesima non dovrebbe oltrepassare le lire 600 mila, tenendo essa nella massima parte il percorso della strada provinciale che congiunge la città di Chieri col Comune di Castelnuovo d'Asti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di marzo 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di marzo 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		Marzo 1892	1891
Passeggieri trasportati	Num.	103,090	105,825
» introito	L.	431,500	432,562.77
Bagagli e cadaveri	Tonn.	310	321
» introito	L.	30,000	32,072.37
Bestiame trasportato	Capi	3,300	3,619
» introito	L.	14,500	11,320.29
Merce trasportata	Tonn.	57,500	58,253
» introito	L.	589,000	626,391.41
Introito complessivo	»	1,065,000	1,102,346.94
» chilometrico	»	4,003.76	4,144.16
Proventi diversi	»	40,000	39,708.03
Introito generale	»	1,105,000	1,142,054.97
Spesa complessiva	»	575,000	538,592.51
» chilometrica	»	2,161.65	2,024 78
Introito netto	»	530,000	603,462.46

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Nuove costruzioni al Consiglio federale.* — Nella seduta del 17 corrente il Consiglio federale ha accordata l'approvazione:

1. Sotto certe condizioni, al progetto generale per una *ferrovia regionale ridotta Neuchatel-Courtaillod Boudry* per la sezione della linea attraverso la città dal quai de l'Ecole fino alla stazione della ferrovia Giura-Sempione;

2. Al progetto di costruzione (con parziale modificazione del tracciato) per una *ferrovia elettrica secondaria* (parzialmente ferrovia stradale) *Orbe-Chavornay*;

3. Al progetto generale di costruzione modificato per la *ferrovia sulla sponda destra del lago di Zurigo* sul territorio dei Comuni di Uetikon e di Männedorf.

Ferrovie Spagnuole. — *Sviluppo dal 1885 al 1890.* — A complemento delle notizie pubblicate nel n. 15, pag. 232, sulle « Ferrovie d'Europa », riassumiamo i seguenti prospetti statistici circa lo sviluppo della rete ferroviaria spagnuola nel quinquennio dal 1885 al 1889 inclusivamente.

1885	1886	1887	1888	1889
1. *Numero medio dei chilometri in esercizio.*				
8,832	8,997	9,301	9,418	9,614
2. *Numero dei viaggiatori.*				
17,830,383	20,171,304	20,088,928	23,074,778	24,735,627
3. *Prodotto dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità.*				
56,655,890	67,858,245	67,917,455	69,271,459	69,680,427
4. *Numero delle tonnellate trasportate a piccola velocità.*				
9,221,216	9,860,338	9,809.690	9,859,943	10,648,128
5. *Prodotto della piccola velocità.*				
105,117,706	106,644,080	108,090,073	109,406,033	119,460,174
6. *Totale generale dei prodotti.*				
161,773,596	174,502,325	176,337,478	178,677,492	189,140,601

Ferrovie Francesi. — *Le ferrovie d'interesse locale comparativamente nel 1° semestre 1891 e 1890.* — A quel modo che nel n. 5 del 1891 riassumemmo dal *Journal Officiel* le notizie statistiche comparative del 1° semestre 1890 e del 1° semestre 1889, riassumiamo ora le cifre dei primi sei mesi del 1891 in confronto a quelle del corrispondente periodo del 1890.

		1° semestre 1891	1890
Lunghezza media esercitata	Km.	3,190	2,996
Prodotti lordi (*a*)	Fr.	6 829,000	6,137,000
Prodotto id. chilometr. (*a*)	»	2,146	2,054
Spese d'esercizio (*b*)	»	6,033,000	5,622,000
Spesa id. chilometrica (*b*)	»	2,012	1,987
Prodotti netti	»	326,000	120,000
Prodotto id. chilometrico	»	109	43
Spesa d'impianto (*c*)	»	362,787,000	342,414,000
Spesa id. chilometrica (*c*)	»	111,000	115,000
Imposta sui trasporti	»	433,920	393,555

Le linee compiute nel 1° semestre 1891 misurano una lunghezza di 280 chilometri.

Tenendo poi conto della lunghezza di talune funicolari, non comprese nel precedente prospetto riassuntivo, e di 41 chilometri di linee d'interesse locale, che sono comuni a linee d'interesse generale, al 30 giugno 1891 contavansi in Francia 3,292 chilometri di ferrovie d'interesse locale contro chilometri 3,011 al 30 giugno 1890.

Sulla complessiva lunghezza di 3,292 chilometri, ve ne hanno 148 esercitati dalle grandi Compagnie (cioè 94 dall'Est e 54 dall'Orléans); i rimanenti 3,144 sono esercitati da 48 Compagnie.

Bisogna osservare che non tutte le Società ferroviarie hanno fornito nel 1891 — come già avvenne nel 1890 — completamente le statistiche; e perciò anche alle cifre del 1° semestre 1891, come già a quelle del 1° semestre 1890, annotiamo alcuni schiarimenti.

a) Sui **prodotti brutti** una Compagnia non ha fornito notizie; quelle da noi riassunte riferisconsi a 3,182 chilometri del 1891 ed a chilometri 2,988 del 1890.

Aggiungiamo, poi, che — mentre alcune linee hanno dato nel 1° semestre 1891 un prodotto brutto chilometrico di: fr. 51,162 (linea dalla Croix-Paquet alla Croix-Rousse, km. 1); fr. 40,108 (una linea nella città dell'Hâvre, km. 1); fr. 27,875 (linea da Langres-Marne a Langres-Ville, km. 1); fr. 16,231 (linea da Rouen al Petit-Quevilly); fr. 11,141 (linea da Baiona a Biarritz); — vi hanno 2,122 chilometri che hanno dato un prodotto chilometrico inferiore a fr. 2,000;

b) Le cifre delle ***spese d'esercizio*** riferisconsi a 2,999 chilometri nel 1891 ed a chilometri 2,830 nel 1890;

c) Le cifre delle ***spese d'impianto*** si riferiscono a 3,252 chilometri nel 1891 ed a chilometri 2,971 nel 1890.

— Ed affinchè dalle ***statistiche delle ferrovie d'interesse locale***, di cui ora ci occupiamo, e dalle ***statistiche delle ferrovie d'interesse generale***, che in precedenti numeri abbiamo pubblicate, possano i lettori ritrarre elementi sullo

stato delle *ferrovie francesi nel triennio 1889-90-91*, citiamo qui i numeri del *Monitore* le cui « Notizie ferroviarie estere » riferisconsi alle ferrovie d'interesse generale negli stessi anni, e cioè i numeri 5, 34, 37 e 47 del 1891, con richiamo a precedenti.

Ferrovie Inglesi. — *Treni di vetture intercomunicanti.* — La Compagnia « Great-Western » ha inaugurato ai primi di marzo un servizio diretto fra Londra e Liverpool (Birkenhead) con un treno composto di vetture intercomunicanti. Il treno consta di due vetture di terza classe, una di seconda e una di prima, lunghe ciascuna m. 15.25 e larghe m. 2.75, e di un carro bagagli lungo m. 12.20 e largo m. 2.50. Lungo uno dei lati delle vetture havvi un corridoio che corre per tutta la lunghezza del treno, con innesti flessibili fra vettura e vettura, per modo che un viaggiatore può passare da una vettura all'altra senza alcun pericolo, e senza esporsi all'aria fredda o al vento.

Le vetture sono riscaldate per mezzo del vapore di scappamento della locomotiva e illuminate con lampade a gas compresso. Dei campanelli elettrici permettono di chiamare il guardiafreno per ogni occorrenza. Ogni vettura è munita di due gabinetti con cesso e lavabo, uno per uomini, l'altro per signore. Nei gabinetti sono provvisti, senza spesa, asciugatoi, sapone, acqua calda o fredda, pettine e spazzole.

È questo uno dei primi esempi di treni composti con vetture intercomunicanti, omai abbastanza comuni sul continente, stato adottato sulle ferrovie inglesi.

Ferrovie Olandesi. — *Per il riscatto od esercizio governativo.* — Pare che quanto prima il Governo voglia dare esecuzione al progetto di riscattare le ferrovie o, almeno, di abbandonare il sistema, secondo cui le linee possedute dallo Stato sono lasciate all'esercizio di Società private; come già accennammo nel n. 29 del 1890, pag. 465.

Rinviamo all'uopo i nostri lettori alle notizie circa le *Ferrovie Russe* nel n. 14, pag. 218, e alle notizie circa le *Ferrovie Svizzere*, *le Ferrovie Austro-Ungariche* e le stesse *Ferrovie Russe* nel n. 40 del 1891; notizie da cui emerge come in parecchi Stati d'Europa tendasi ora al riscatto delle ferrovie od almeno all'esercizio governativo delle ferrovie di proprietà dello Stato.

Notizie Diverse

Buoni del Tesoro a lunga scadenza. — *Interesse sui buoni da emettersi a tutto giugno p. v.* — Con R. Decreto 10 aprile 1892, numero 121, fu stabilito che l'interesse da corrispondersi sui buoni del Tesoro a lunga scadenza, che in conto della emissione autorizzata per l'esercizio 1891-92 si alieneranno a tutto giugno p. v., è fissato nella misura annua di 5.1843318 per cento al lordo, e del 4.50 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile.

La *Gazzetta Ufficiale* del 19 aprile 1892, n. 93 — che pubblica il succitato R. Decreto — pubblica anche il *Regolamento per l'emissione dei buoni a lunga scadenza*, approvato con R Decreto 10 aprile 1892, numero 120.

Fallimento della Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — *Deserzione del primo incanto.* — Come abbiamo annunciato nel n. 15, pag. 233, il 21 corrente nanti il giudice delegato, signor avv. Brandoli, doveva aver luogo la gara pubblica per la vendita dello stabilimento Tardy e Benech; ma dopo le pratiche d'uso, non essendo stata presentata alcuna offerta, veniva dichiarato deserto questo primo incanto.

— *Per la vendita dello stabilimento a trattative private e proposta di concordato.* — Ieri poi, 22, ebbe luogo l'adunanza generale dei creditori, da noi preannunciata nel n. 16, pag. 250, per deliberare sulla domanda del curatore signor E. Marina, per essere autorizzato a procedere d'accordo colla delegazione di sorveglianza dei creditori, alla vendita a trattativa privata dello stabilimento; nonchè per aver cognizione d'una proposta di concordato che lo stesso cav. Marina, con sua circolare notificava ai creditori, in conformità della riserva fatta colla precedente circolare, e cioè:

« Cessione ai creditori dell'attivo sociale affinchè lo liquidino nel comune interesse; ed offerta da parte di un gruppo di obbligazionisti, di pagare il 30 0|0 a tutti i creditori chirografari, e tosto che la sentenza d'omologazione del concordato sarà passata in giudicato; i quali entro il corrente mese, avranno dichiarato al curatore di accettare l'offerta medesima in corrispettivo ed a saldo della cessione dei rispettivi crediti a detti obbligazionisti ».

I creditori intervenuti furono soltanto 22.

Emisero unanimi voto favorevole per l'autorizzazione al curatore a procedere, d'accordo colla delegazione di sorveglianza dei creditori, alla vendita a trattativa privata dello Stabilimento al prezzo non minore di L. 4,100,000.

La proposta di regolamento dei rapporti fra i portatori di obbligazioni e gli altri creditori venne approvata, però con alcune astensioni.

La proposta di concordato letta dall'avv. Garibaldi a nome degli amministratori Bombrini, Gerlich e Tardy venne anche approvata a maggioranza. I creditori chirografari potranno ottenere il trenta per cento.

Quindi il curatore, per raccogliere altre adesioni, chiedeva la proroga di un mese; che dal giudice delegato veniva accordata.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 384,542.05 * per lavori ampliamento della *stazione di Asti;*

L. 78,000 * per rinforzo alle travate metalliche dei ponti Goranella e Crespi lungo la *linea Roma-Pisa;*

L. 114,500 per lavori di risanamento della massicciata per un tratto di m. 11,794, fra Rapolano e Castelnuovo Berardenga e di aggiunta di materiali metallici minuti di armamento su un tratto di m. 5,590.85 fra Rapolano ed Asciano, nella ferrovia da Empoli a Chiusi; oltre a L. 7,725.18 per materiale metallico;

L. 54,200 per la costruzione di un ponte a travata metallica, della luce di m. 10, sul Rio San Marco, a chilom. 1.024 della linea al porto di Castellamare; in due distinti appalti a licitazione privata, uno per i lavori di terra e di muratura, e l'altro per la provvista e posa in opera della travata metallica;

L. 25,500, per provvedimenti onde impedire l'ossidazione di alcune membrature delle travate metalliche dei ponti sui fiumi Mignone, Marta, Arrone e Fiora, situati rispettivamente alle progressive 90.318, 102.236, 111.020 e 118.248 della linea da Roma a Pisa;

L. 16,000, pel consolidamento della falda a monte della trincea dal chilom. 64.902 al chilom. 64.939 della linea Battipaglia-Castrocucco, tra le stazioni di Ascea e di Pisciotta;

Rete Adriatica. — L. 31,200, pei lavori di consolidamento della trincea al chilom. 30.400 della linea Macerata-Albacina, consistenti nella costruzione di una galleria artificiale della lunghezza di m. 30, a sagoma circolare;

L. 19,015.40, per l'applicazione del freno a vuoto a 5 locomotive del gruppo n. 480;

L. 10.424.40, per provvedere alla sistemazione dell'arginello a difesa della ferrovia contro le sabbie del mare, fra le stazioni di Cesenatico e di Bellaria, nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 7500, per la costruzione di una scogliera lungo la sponda sinistra del fiume Jopino, al chilom. 175.700 da Roma, della linea Orte-Foligno-Falconara, fra le stazioni di Foligno e di Nocera;

L. 6000, per provvedere alla sistemazione del servizio d'acqua nella stazione d'Iseo, lungo la ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

L. 4500, per l'esecuzione di lavori di difesa contro le corrosioni a sponda sinistra del torrente Parma, a valle del ponte della ferrovia, al chilom. 90.019 della ferrovia da Bologna a Piacenza.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea — L. 9300 per i lavori di ristauro della galleria di Monte Olimpino, fra i km. 49.368 e 49.671 della linea Milano-Chiasso.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per i lavori di riparazione dei coperti di alcuni fabbricati del tronco Casteggio-Castel S. Giovanni (Linea Alessandria-Piacenza). Importo lire 5000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 30 aprile andante, ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici (5 maggio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * della provvista di *ferri minuti per armamento ferroviario*, ecc.

— Appalto ad unico incanto * di *20 scambi semplici per armamento ferroviario*, ecc.

Rumenia. — *Ing. G. J. Bunesco a Braila* (sino al 20 maggio per la consegna). — Offerte per la fornitura di materiale della ferrovia a scartamento ridotto tra Braila e Lacul-Sarat, cioè: 7 chilometri di binario sistema Decauville od altro; 5 vetture-viaggiatori e una locomotiva. Delle 5 vetture: 2 di prima classe; 2 di seconda classe; 1 mista.

— *Prefettura di Bacau* (1° giugno). — Costruzione di 2 ponti metallici sul Negel e sul Trebis. Importo fr. 73,073.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 22 corr.). — M. Peyrot e figli di Torino, per fornitura di 10,000 dozzine di strofinacci di cotone per la pulitura delle locomotive e dei meccanismi;

Lazzero Valli di Torino, per fornitura di 10,000 dozzine di strofinacci di cotone come sopra;

R. Chiecchio di Torino, per fornitura di 10,000 dozzine di strofinacci di cotone come sopra;

Società Anonima Cooperativa operai tessitori di Torino, per fornitura di 10,000 dozzine di strofinacci di cotone come sopra;

Société Anonyme John Cockerill di Séraing, per fornitura di 8 assi a gomito per locomotive, del peso approssimativo di kg. 5200;

Turrini Gio. Batt. di Taranto, per costruzione acquedotto fra Pisticci e Bernalda;

Biagi Alfonso di Cava dei Tirreni, per costruzione contrafforti in muratura e rinforzo muro di sostegno fra Ascea e Pisciotta.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Carrara (28 aprile, ore 11 ant,, unico e def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della fogna in via Mazzini, dei marciapiedi intorno al Politeama e delle cordonate in piazza Farini. Importo L. 13,870.50. Cauz provv. L. 500. Cauzione def. L. 1500.

Municipio di Armungio — Cagliari — (5 maggio, ore 10 ant., def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale obbligatoria San Nicolò Gerrei-Villasalto. Importo ridotto lire 84,432.72 (V. n. 12).

Municipio di Sorrento (5 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per lastricare in basoli il tratto di strada provinciale del Comune dal sito detto il Borgo al confine col Comune S Agnello. Importo L. 74,500. Cauz. provv. L. 3400. Cauz. def. L. 6800.

Prefettura di Forlì (6 maggio, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto dei lavori di restauro alla banchina o riva murata a sinistra del porto canale di Cesenatico. Importo L. 22,318. Cauz. provvisoria L. 1500. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Susa (6 maggio, ore 10 ant,, 1ª asta). — Appalto dei lavori di fognatura e posa in opera di ruotaie in pietra da taglio lungo la via Palazzo di Città e via al Castello. Importo lire 10,594 64. Cauz. provv. L. 350. Cauz. def. L. 1100. Fatali 21 maggio, ore 12 merid.

Ministero dell'Interno e Prefettura di Pesaro e Urbino (7 maggio, ore 12 meridiane, definitivo). — Appalto dei lavori per la riduzione a sistema cubiculare del Riformatorio nell'ex-convento delle Bastarde in Urbino. Importo L. 76,170. Cauz. provv. L. 4000. Cau. def. il decimo.

Municipio di Casale Monferrato (7 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un mercato coperto per ortaggi sulla piazza dell'Ospedale di Carità. Importo L. 72,000. Cauz. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (7 maggio, ore 1 pom., licitazione privata fra Società Coop.). — Appalto dei lavori di rialzo e rinfianco dell'argine destro di Reno nel terzo tronco, tratto dalla chiavica Cavo-Vela allo sbocco del Senio. Importo L. 86,404.

Municipio di Pogliano — Milano — (9 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 25,469.41. Cauz. L. 2500.

Prefettura di Milano (9 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle latrine del carcere giudiziario cellulare di Milano mediante la soppressione delle attuali e la sostituzione di altri ripostigli e costruzione di 6 torrette alle estremità del fabbricato panottico ed altre due agli angoli del lato posteriore del fabbricato intermedio. Importo L. 41,150. Cauz. provv. L. 2000.

Prefettura di Padova (10 maggio, ore 10 ant., a licitazione privata fra le Società di produzione e lavoro). — Appalto dei lavori di completamento del rialzo, ingrosso e parziale imbancamento dell'argine destro del canale di Pontelongo, dalla calata di Fossaragna a Pontelongo, in territorio dei Comuni di Bovolenta e Pontelongo. Importo L. 41,784.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ufficio tecnico dei Telegrafi — Firenze — (2 maggio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 21,300 di **arpioni** di ferro zincato per sostegno dei cordoni telegrafici nelle gallerie ferroviarie. Importo L. 8520. Consegna a giorni 90. Cauz. il decimo.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (2 maggio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di 5 **caldaie** ausiliarie sistema Field, di 36 m² di superficie di scaldamento con accessori. Importo L. 25,000. Cauz. L. 2500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Aprile 16	Aprile 23
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	627	627.50
»	»	Mediterranee	»	488	487
»	»	Sicule	»	577	570
»	»	Sarde (preferenza)	»	280	275
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	300	300
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	543.50	543.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	284	284
»	»	Novara-Seregno	»	68	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	312	311.50
»	»	» 2ª emiss.	»	301	300
»	»	Centrale Toscana	»	495	495
»	»	Mediterranee 4 0[0	»	428	428
»	»	Meridionali	»	303.50	303.25
»	»	Sarde, serie *A*	»	300.50	300.50
»	»	» serie *B*	»	302.50	301.75
»	»	» 1879	»	294.50	293.50
»	»	Pontebba	»	453	453
»	»	Nord-Milano	»	256.50	256.50
»	»	Meridionali Austriache	»	315.50	315.50
»	»	Gottardo 4 %	»	102	102

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Napoletane. - Dal 1° gennaio 1893 saranno rimborsabili le obbligazioni dal n. 2921 al n. 2925 della serie 1ª.

Ferrovie del Ticino. — Obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio 1893 = Dal n. 1661 al 1665 = 1676 — 1680 = 2316 — 2320 = 2921 — 2925 = 3431 — 3435 = 3521 — 3525 = 4071 — 4075 = 4086 — 4090 = 5036 — 5040 = 5441 — 5445 = 5971 — 5975 = 6186 — 6190 = 6626 — 6630.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 2 maggio saranno pagati ai portatori delle cedole di godimento delle obbligazioni R. Rubattino e C., L. 95 per ogni cedola.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

4 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1|2 nella sede sociale a Bruxelles.

8 maggio. — **Tramways Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. in Monza.

9 maggio. — **Strada Ferrata di Biella.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella Borsa di Torino.

9 maggio. — **Tramways e ferrovie economiche (Roma, Bologna, Milano, ecc.).** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. in Bruxelles.

11 maggio — **Ferrovie economiche di Schio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sala del Municipio in Schio

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

30 aprile. — **Società An. delle Ferriere Italiane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1|2 pom. negli uffici della Banca Generale in Roma.

Banche e Società diverse.

2 maggio. — **Dinamite Nobel.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano

Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori dei titoli d'Obbligazioni Mediterranee 4 0|0 che, a sensi dell'art. 4 delle *Condizioni* **inserite nei titoli stessi, il giorno** *15 maggio p. v.*, **alle ore 10 antimeridiane, si procederà, presso la sede della Società in Milano, Corso Magenta, 24 (Palazzo ex-Litta), alla seconda pubblica estrazione delle** serie di dette Obbligazioni, da sorteggiarsi in conformità della relativa tabella d'ammortizzazione.

Milano, 25 aprile 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 10ª Decade — dal 1° al 10 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	933.605 48	49.095 80	270.584 34	1.288.344 96	12.780 23	2.554.410 81	4.204 00
1891	1.088.870 59	51.127 74	255.376 96	1.211.550 67	12.157 69	2.619.083 65	4.204 00
Differenze nel 1892	— 155.265 11	— 2.031 94	+ 15.207 38	+ 76.794 29	+ 622 54	— 64.672 84	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	7.856.489 32	366.048 68	2.448.078 64	12.195 829 02	107.201 64	22.973.647 30	4.204 00
1891	8.585.544 06	392.236 99	2.615.701 23	12.344.026 60	108.598 46	24.046 107 34	4.204 00
Differenze nel 1892	— 729.054 74	— 26.188 31	— 167.622 59	— 148.197 58	— 1.396 82	— 1.072.460 04	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	50.623 52	1.325 20	15.249 64	91.284 06	706 34	159.188 76	1.018 00
1891	54.367 70	1.397 60	14.910 36	89.223 74	681 59	160 580 99	995 00
Differenze nel 1892	— 3.744 18	— 72 40	+ 339 28	+ 2.060 32	+ 24 75	— 1.392 23	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	465.784 68	10.478 32	148.489 34	875.130 13	10.331 01	1.510.213 48	1.018 00
1891	479.842 62	10.790 94	148.157 82	870.575 22	10.745 35	1.520.111 95	995 00
Differenze nel 1892	— 14.057 94	— 312 62	+ 331 52	+ 4.554 91	— 414 34	— 9.898 47	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	519 65	534 65	— 15 00
riassuntivo	4.688 60	4.917 52	— 228 92

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	6.162 05	5.690 15	+ 471 90	28.447 20	26.703 55	+ 1.748 65
Merci	815 00	947 58	— 132 58	6.611 55	7.489 34	— 877 79
Prodotti indiretti	— —	— —	— —	125 —	3.373 53	— 3.248 53
Totali	6.977 05	6.637 73	+ 339 32	35.183 75	37.566 42	— 2.382 67

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4204	4152	+ 52	666	630	+ 36
Media	4171	4109	+ 62	653	639	+ 14
Viaggiatori	1,325,964 29	1,350,527 05	— 24,562 76	51,365 27	68,839 27	— 17,474 00
Bagagli e cani. . . .	73,177 64	68,388 43	+ 4,789 21	2,050 22	2,664 48	— 614 26
Merci a G.V. e P.V. acc.	303,096 96	267,336 18	+ 35,760 78	10,986 86	13,420 15	— 2,433 29
Merci a P. V. . . .	1,443,170 36	1,411,002 21	+ 32,168 15	81,040 07	110,622 09	— 29,582 02
TOTALE .	3,145,409 25	3,097,253 87	+ 48,155 38	145,442 42	195,545 99	— 50,103 57
	Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 10 Aprile 1892.					
Viaggiatori	35,250,776 60	35,232,208 38	+ 18,568 22	1,887,543 53	2,055,424 86	— 167,881 33
Bagagli e cani. . . .	1,631,856 54	1,620,404 27	+ 11.452 27	69,270 19	74,988 18	— 5,717 99
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,843,387 57	8,659,975 84	+ 183,411 73	454,318 03	468,028 90	— 13,710 87
Merci a P. V. . . .	39,528,928 54	39,677,582 93	— 148,654 39	2,836,208 46	3,089.986 82	- 253,778 36
TOTALE .	85,254,949 25	85,190,171 42	+ 64,777 83	5,247,340 21	5,688,428 76	— 441,088 55
	Prodotto per chilometro					
della decade.	748 19	745 97	+ 2 22	218 38	310 39	- 92 01
riassuntivo	20,439 93	20,732 58	— 292 65	8,035 74	8,902 08	— 866 34

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dal 1° al 10 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1892	109.362 00	2,979 00	8.068 00	110.648 00	2.057 00	233.114 00	609 00	382 78
1891	98.847 52	2.306 23	9.811 17	115,289 22	1.932 75	228.186 89	609 00	374 69
Differenza nel 1892	+ 10.114 48	+ 672 77	— 1.743 17	— 4.641 22	+ 124 25	+ 4.927 11	»	+ 8 09
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 APRILE 1892							
1891-92	2.791.579 00	63.820 00	313.957 00	3.323.327 00	28.715 00	6.521·398 00	609 00	10.708 37
1890-91	2.520.605 08	5.3013 11	291.651 63	3.275.721 54	24 242 99	6.165·234 35	609 00	10.123 54
Differenza nel 1892	+ 270.973 92	+ 10.806 89	+ 22.305 37	+ 47.605 46	+ 4.472 01	+ 356.163 65	»	+ 584 83
	RETE COMPLEMENTARE							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1892	15.836 00	176 00	1.027 00	7.781 00	90 00	24.910 00	237	105 31
1891	14.048 93	134 19	799 66	8.031 19	255 06	23.269 03	162	143 64
Differenza nel 1892	+ 1.787 07	+ 41 81	+ 227 34	— 250 19	— 165 06	+ 1.640 97	+ 75	— 38 53
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 APRILE 1892							
1891-92	480.428 00	4.153 00	31.207 00	188.025 00	3.443 00	707.256 00	193	3.664 54
1890-91	376.545 08	2.961 98	25,355 31	158.350 61	1.210 21	564.423 19	127	4.444 28
Differenza nel 1892	+ 103.882 92	+ 1.191 02	+ 5.851 69	+ 29.674 39	+ 2.252 79	+ 142.832 81	+ 76	— 779 74

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Aprile* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.211.30	12.607.90	1.170.35	880.75	2.794.90	4.434.20	4.721.25	3.945.75	1.495.70	4.605.20	2.521.45	918.25
Bagagli e Cani.	55.15	192.85	19.75	8 05	42.05	7.20	57.70	43.85	20.90	20.80	39.90	7.15
Merci a G. V. e P. V. Accel.	586.75	2.433.60	123.55	112.00	407.90	94.75	156.55	531.25	286.20	426.35	307.90	30.95
Merci a P. V.	4.999.10	6.899,60	1.081.40	1.857.75	1.114.85	40.15	3.771.20	1.989.60	1.425.75	2.514.50	937.05	255.15
Totali	8.852.30	22.133.95	2.395.05	2.858.55	4.359.70	4,576.30	8.706.70	6.510.45	3.228.55	7,566.85	3.806.30	1,211.50

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160–(***)	115 –
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	Déjeun.							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		3 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		8 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyou alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	8 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50*; *Torino-Parigi, fr. 45,50*; *Genova-Parigi, fr. 58*; *Pisa-Parigi, fr. 56*; *Roma-Pisa, fr. 10.50*; *Roma-Genova, fr. 18*; *Roma-Torino, fr. 21*; *Torino-Pisa, fr. 10.50*; *Parigi-Londra, fr. 18.75*.

TORINO, 1892 - Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 30 Aprile 1892. NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° marzo 1892 (*).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. **Tronco Lecco-Bellano.** — I lavori di questo tronco volgono oramai al loro termine.

a) Movimenti di terra: Restano da farsi soltanto le sistemazioni delle scarpate, le quale importano m. c. 11,520 di rialzo e m. c. 3500 di scavo.

b) Opere d'arte: Le opere d'arte sono in N. di 128 fra ponti, ponticelli, cavalcavia, viadotti e sottovia. Di queste opere, 87 sono ultimate e le rimanenti 41 mancano solo dei coronamenti e finimenti e dei parapetti.

c) Gallerie: Sono ultimate le gallerie Artificiale, Santo Stefano, Crostone, Valle Rialba, Fontana Pubblica, S. Martino, S. Giorgio, Cappelletta, Vendrignano, Pedfer, Vendrignanino, Olcio, Fiumelatte, Morcate, S. Leonardo, Biosio e Bellano, quest'ultima per la parte compresa nel tronco. Restano da compiersi le rimanenti, che sono: Cimitero, Varenna.

Di queste gallerie, in corso di ultimazione, mancano:

1. *Cimitero*: m. 22 di rivestimento in calotta;

2. *Varenna*: m. 258 di rivestimento in calotta e m. 109 di rivestimento dei piedritti.

d) Case cantoniere: N. 18 sono ultimate, le rimanenti 9 mancano solo delle opere di finimento e della coloritura.

e) Stazioni: La *fermata di Abbadia* e la *stazione di Mandello* sono ultimate. *Fermata di Olcio*: mancano i lavori di finimento al fabbricato viaggiatori; quello dei cessi è in costruzione. *Stazione di Lierna*: mancano solo le opere di finimento; devesi però ancora collocare in opera il peso a bilico. *Fermata di Fiumelatte*: mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori: il fabbricato dei cessi è in costruzione. *Stazione di Varenna:* mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori, nei cessi e nel magazzino merci. *Stazione di Bellano*: mancano i lavori di finimento e completamento nei diversi fabbricati.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° febbraio 1892* nel n. 18.

f) Passaggi a livello: Sono ultimati tutti, ad eccezione delle chiusure.

g) Opere di difesa e di consolidamento: Dei N. 60 muri di sostegno e di rivestimento ne sono interamente ultimati N. 40. Degli altri, N. 18 mancano solo dei parapetti e delle opere di finimento. N. 2 sono eseguiti per metà.

h) Armamento: L'armamento è completo per i primi 8 chilometri. Da questo punto la posa del ferro prosegue sul primo strato di massicciata per altri chilom. 4500, arrivando così al chilom. 12.500. Sono inoltre distesi altri m. 1990 di massicciata primo strato. Il lavoro che rimane a farsi è il seguente: massicciata primo strato, m. 1090; massicciata secondo strato, m. 17,400; posa del ferro metri 12,900.

2. **Tronco Bellano-Colico.** — Sono stati fatti gli appalti il giorno 5 del corrente mese. Il tronco venne diviso in 10 lotti. (V. « Memorandum » del n. 16, sotto *Gare aggiudicate*).

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. **Tronco Rocchetta Melfi-Rionero.** — Sono pressochè ultimati i lavori di questo tronco, ad eccezione di varie opere di consolidamento, in parte in corso di esecuzione, ed in parte da incominciarsi ancora.

a) Movimenti di terra: Il corpo stradale è compiuto, e per la sua esecuzione si è fatto un movimento complessivo di m. c. 772,881, di cui m. c. 320,214 in rialzo e m. c. 452,667 in iscavo.

b) Opere d'arte: Delle 87 opere d'arte fra ponti, ponticelli, cavalcavia, sottovia e viadotti ne sono ultimate 82 e le rimanenti 5 mancano soltanto dei coronamenti.

c) Gallerie: Le gallerie sono ultimate.

d) Case cantoniere: Le case cantoniere sono compiute.

e) Stazioni: I fabbricati della stazione di Melfi mancano solo dei finimenti. Quelli della fermata di Rapolla sono ultimati. Sono quasi finiti tutti i fabbricati delle stazioni di Barile e Rionero.

f) Passaggi a livello: Il tronco contiene N. 7 passaggi a livello, che sono ultimati, meno le chiusure, mancanti in parte.

g) Opere di difesa e di consolidamento: Sono ultimate

N. 22 opere di consolidamento ed altre sono in corso di avanzata costruzione.

h) *Armamento:* La posa del ferro è completa col primo strato. Il secondo strato è eseguito per m. 20,235. Mancano ancora m. 5465 di massicciata secondo strato, oltre alla sistemazione generale dell'armamento.

2. **Tronco Rionero-Potenza.** — Sono in corso i lavori costituenti i lotti 17 e 18, che comprendono complessivamente: la grande galleria dell'Appennino e l'altra denominata Giardiniera; N. 9 opere d'arte, fra cui 5 viadotti; N. 6 case cantoniere, e le stazioni di Acerenza e di Avigliano.

Gallerie: Della galleria Giardiniera, di m. 175 trovansi ultimate la piccola sezione, la grande sezione, e la calotta. Sono poi eseguiti m. 97 di strozzo, m. 72 di muratura dei piedritti e m. 56 di arco rovescio.

Della galleria di Appennino, lunga m. 3296 sono eseguiti i seguenti lavori: m. 453 di scavo in piccola sezione, m. 385 di grande sezione, m. 263 di strozzo, m. 354 di muratura in calotta, m. 227 di piedritti e m. 153 di arco rovescio.

Opere d'arte: È in corso di costruzione soltanto il viadotto di 5 arcate al km. 56.173.

Case cantoniere: Delle 6 case cantoniere, 4 sono in corso di costruzione.

Stazioni: — Acerenza: È in costruzione il fabbricato viaggiatori. — Avigliano: Sono in corso di costruzione tutti i fabbricati.

Corpo stradale: Sono eseguiti m. c. 10,770 di rilevati e m. c. 17,420 di scavi.

Armamento: Venne iniziata la formazione del primo strato di massicciata.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

I lavori di questa linea sono in gran parte ultimati e la locomotiva la percorre già in tutta la sua lunghezza.

a) *Movimenti di materie:* Il lavoro che ancora rimane ad eseguire consiste in sistemazione dei rilevati e delle scarpate delle trincee. Si ritengono mancare ancora m. c. 13,540 di rialzi e m. c. 23,350 di scavi.

b) *Opere d'arte*: Delle 397 opere d'arte fra ponti, ponticelli, viadotti, cavalcavia e sottovia ne sono interamente ultimate 348. Le rimanenti 49 mancano solo dei coronamenti e dei parapetti.

c) *Gallerie:* Sono ultimate tutte.

d) *Case cantoniere:* Sopra N. 139 fra case cantoniere doppie, semplici e garette, ne sono ultimate 109, e nelle rimanenti 30 mancano solo opere di finimento.

e) *Stazioni:* Sono ultimate la fermata di San Nicola e la stazione di Rapolla Lavello. Nelle rimanenti, cioè: stazione di Venosa, stazione di Spinazzola, stazione di San Gervasio, fermata di Poggiorsini, stazione di Gravina, stazione di Altamura, fermata di Casale e fermata di Sant'Eramo, i lavori dei vari fabbricati sono in gran parte ultimati, ed il resto in avanzatissima costruzione.

f) *Passaggi a livello:* Sono ultimati e muniti di regolari chiusure.

g) *Opere di difesa e di consolidamento*: Sono eseguite N. 22 opere di consolidamento ed altre restano ancora da eseguirsi.

h) *Armamento*: La posa del ferro è completa col primo strato di massicciata. Il secondo strato è fatto per m. 84,824 e ne rimangono perciò ancora m. 53,800. Resta poi la sistemazione generale dell'armamento.

IV. Linea Sulmona-Isernia.

1. **Tronco Sulmona-Canzano.** — Molto avanzato nella costruzione trovasi questo tronco.

a) *Movimenti di materie:* Il lavoro è ultimato.

b) *Opere d'arte*: Delle 120 opere d'arte fra ponti, ponticelli, viadotti, cavalcavia e sottovia ne sono ultimate 82 e le rimanenti 38 sono soltanto mancanti di parapetti o delle altre opere di finimento.

c) *Gallerie*: Sono ultimate le gallerie di: Pettorano, Cava, Pineta, Mitra, Volta Grande, Pantano 1ª e San Donato. Restano da ultimare la galleria Artificiale 1ª di m. 55 cui mancano m. 27 di volto; la galleria Pantano 2ª, lunga m. 347, al cui completamento mancano m. 60 di muratura in calotta, e la galleria Artificiale 2ª, di m. 45, cui mancano m. 25 di volto e m. 15 di piedritti.

d) *Case cantoniere*: Sono ultimate.

e) *Stazioni*: La stazione di Sulmona Introdacqua è ultimata. Nelle stazioni di Pettorano e di Canzano mancano solo pochi lavori per completare i fabbricati.

f) *Passaggi a livello:* Sono ultimati, meno le chiusure.

g) *Opere di difesa e di consolidamento:* Sono eseguite N. 15 opere di difesa e di consolidamento ed altre restano ancora da eseguirsi.

h) *Armamento*: La locomotiva da Sulmona arriva già alla stazione di Canzano, per cui la posa del ferro è fatta per m. 25,700. È pure fatto il primo strato di massicciata per m. 26,000; del secondo strato mancano ancora m. 7900.

2. **Tronco Canzano-Isernia.** — Sono in corso di costruzione le grandi gallerie della Maiella e di Montepagano.

I lavori eseguiti per la *galleria della Maiella*, lunga m. 2456, sono i seguenti: *scavo:* piccola sezione m. 1028, grande sezione m. 962, strozzo m. 873; *muratura:* calotta m. 948, piedritti m. 816. All'imbocco della galleria stanno 2 ponticelli ed una casa cantoniera; ed allo sbocco un ponticello e 2 case cantoniere. Dei ponticelli è ultimato il 3°; gli altri 2 sono da incominciare. Delle 3 case cantoniere sono ultimate, meno i finimenti, le prime due, e la 3ª è ancora da incominciare. Del corpo stradale, agli accessi sono fatti m. c. 29,100 di rialzo e m. c. 13,000 di scavo.

Nella *galleria di Montepagano*, lunga m. 3055, sono eseguiti: *scavo:* piccola sezione m. 1079, grande sezione m. 1016, strozzo m. 921; *muratura:* calotta m. 976, piedritti m. 854, arco rovescio m. 407. All'esterno della galleria, dai due lati, si contano N. 11 opere d'arte, fra cui 3 viadotti, N. 4 case cantoniere, più la stazione di S. Pietro Avellana.

Delle *opere d'arte* sono in corso di costruzione due soli ponticelli. Delle *case cantoniere*, due sono in corso di avanzata costruzione e le altre due non ancora incominciate. Anche la *stazione* non è ancora stata iniziata. I *movimenti di terra* sono fatti: in rialzo per m. c. 950 ed in scavo per m. c. 12,600.

CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLE STRADE FERRATE

Quarta Sessione a Pietroburgo nell'agosto 1892.

Completiamo — specialmente colle informazioni forniteci dall'ultimo « Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer » — le notizie da noi pubblicate nel n. 16, pag. 242.

I. — La quarta Sessione a Pietroburgo.

La quarta Sessione del Congresso — rinviata all'agosto prossimo, come abbiamo detto nel precitato nostro n. 16 — sarà aperta l'8|20 dello stesso mese; essa durerà una diecina di giorni.

II. — Elenco dei Governi adesionisti.

Alle adesioni dei Governi, già da noi accennate, bisogna ora aggiungere quella della China, che vi sarà rappresentata dal « Tsung-li-Yamen », ossia Ministero degli Esteri. Il numero dei Governi adesionisti tocca pertanto a 32.

Taluni di questi hanno già designati i loro rappresentanti, e così: la Francia, il signor Picard, presidente di Sezione del Consiglio di Stato, che fu presidente della terza Sessione tenutasi a Parigi nel 1889, ed altri; l'Austria, il signor de Wittek, capo dell'Ispezione generale delle strade ferrate austriache; l'Ungheria, il signor de Ludwig, presidente della Direzione delle strade ferrate dello Stato.

III. — Elenco delle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie partecipanti.

Importanti modificazioni — specialmente per causa di partecipazione di altre Amministrazioni — avvennero in questo elenco.

a) *Partecipazioni aggiunte.*

Stati	Num. delle Ammin. ferr. e tramv.	Chilom. esercit.	Stati	Num. delle Ammin. ferr. e tramv.	Chilom. esercit.
			Riporto	4	2,234
Austria-Ungheria	1	581	Spagna / Colonie	2	166
Gran Bretagna	2	1,598			
Italia	1	55	Svizzera	2	11
A riportare .	4	2,234	Totale	8	2,411

b) *Partecipazioni cessate.*

Italia	1	32	Russia	1	144

Complessivamente: Amministrazioni 2, per 176 chilometri.

Tenuto conto delle partecipazioni aggiunte e delle partecipazioni cessate, l'elenco conta ora 247 Amministrazioni partecipanti con uno sviluppo di 200,702 chilometri.

***

Per l'*Italia:* dichiarò di partecipare alla quarta Sessione del Congresso l'Amministrazione della ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice (55 km.); cessò di partecipare l'Amministrazione dei Tramways provinciali di Napoli (32 km.).

E così l'Italia conta complessivamente 36 Amministrazioni ferroviarie o tramviarie con uno sviluppo di 15,462 km. di linee.

IV. — **Elenco dei relatori italiani.**

Nel corso del lungo periodo preparatorio della quarta Sessione del Congresso, anche l'elenco dei relatori sulle questioni del programma subì necessariamente alcune modificazioni.

Pubblichiamo ora il completo elenco dei relatori italiani, quale risulta attualmente:

1ª Sezione. — *Binario e lavori.*

Questione VII: *Controllo della velocità dei treni.* — Ingegnere cav. Giacomo SILVOLA, capo di Sezione principale del Servizio della Trazione della rete Mediterranea.

2ª Sezione. — *Trazione e materiale.*

Questione XV: *Informazioni tecniche della Sezione:* Prima categoria (Coordinamento delle informazioni tecniche da raccogliersi secondo i formulari adottati dal Congresso sopra *i tubi bollitori*); e seconda categoria (Compilazione d'un formulario per informazioni tecniche da raccogliersi per una nuova Sessione del Congresso sopra *i focolari delle locomotive*). — Ing. cav. GIUSEPPE BERTOLDO, Capo-div., Direttore delle officine di Torino della rete Mediterranea.

3ª Sezione. — *Esercizio.*

Questione XXIII: *Informazioni tecniche della Sezione:* Prima categoria (Coordinamento delle informazioni tecniche da raccogliersi secondo i formulari adottati dal Congresso sopra l'*utilizzazione delle carrozze e dei carri*). — Ingegnere CAIO, capo dell'Ufficio centrale presso la Direzione della rete Adriatica.

4ª Sezione. — *Questioni d'ordine generale.*

Questione XXX: *Merci a piccola velocità* (4ª e 3ª Sezione riunite). — CALDERIGO FRIGO, Capo-servizio dell'Agenzia commerciale della rete Mediterranea.

5ª Sezione. — *Strade ferrate economiche.*

Questione XXXIV: *Scartamento del binario delle ferrovie economiche* (1). — Ing. EDOARDO RADICE, direttore delle costruzioni delle Ferrovie del Ticino.

Questione XXXV: *Trazione a vapore delle ferrovie economiche.* — Ing. PAOLO AMORETTI, direttore delle Tramvie a vapore della provincia di Torino.

Questione XXXVI: *Materiale rotabile delle ferrovie economiche.* — Ing. G. RIGONI, membro del Comitato dell'Associazione tramviaria.

***

Sono già state pubblicate dalla Commissione Internazionale del Congresso delle Strade Ferrate le relazioni dei seguenti relatori italiani:

Amoretti: sulla questione XXXV. — La questione è così redatta:

« Quali sono i mezzi pratici impiegati sino ad oggidì per riparare agli inconvenienti della trazione a vapore nelle agglomerazioni? ».

Rigoni: sulla questione XXXVI. — Questa è così redatta:

« A) Quali sono i migliori rapporti da adottarsi tra la larghezza della cassa dei veicoli delle ferrovie economiche e lo scartamento del binario?

« B) Quali sono le migliori disposizioni da ricercarsi per il materiale rotabile circa al numero dei posti ed alle comodità da offrirsi ai viaggiatori?

« C) Quali sono, per le carrozze ed i carri, gli attuali rapporti tra il peso morto ed il carico?

« D) Quali sono i sistemi d'attacco che hanno dato i migliori risultati? »

Frigo: sulla questione XXX. — Questa è così redatta:

« Risultati comparativi della tariffa o capacità del carro e della tariffa per categoria di merci nei diversi paesi ».

Bertoldo: sulla questione XV. — Questa è così redatta:

« B) I tubi bollitori (formulario V). (Impiego di tubi in ottone, in ferro o in acciaio, saldati o non saldati, muniti o no di viere; incrostamento; azione sulle placche tubolari; logoramento dei tubi; guasti in marcia; spese d'impianto e di manutenzione, ecc.) ».

Radice: sulla questione XXXIV. — La questione è così redatta:

« A) Quale è lo scartamento del binario per le ferrovie economiche nei diversi casi (m. 1.44; m. 1; m. 0.75; o m. 0.60?). Quali sono le circostanze e le considerazioni che devono far preferire un determinato scartamento? V'hanno sufficienti esperimenti in proposito?

« B) Quale può essere il raggio minimo delle curve secondo lo scartamento adottato e secondo i mezzi adottati per il passaggio su queste curve?

« C) Quali sono le differenze constatate nelle spese di manutenzione dei differenti tipi di binario secondo lo scartamento adottato? Questa manutenzione ha tratto colla proporzione tra la larghezza dei veicoli e lo scartamento del binario? ».

LA TARIFFA ECCEZIONALE N. 1003 A P. V.

pel trasporto, a carico completo, di vino guasto destinato alla distillazione, sulla Rete Adriatica (1)

Il Numero **186** *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente Decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 44 (capoverso 1 e 2) del capitolato per l'esercizio delle Strade Ferrate componenti la Rete dell'Adriatico;

Visto l'art. 6 della legge approvativa del capitolato stesso, n. 3048 (serie 3ª), del 27 aprile 1885;

Vista la tariffa eccezionale n. 1003 a piccola velocità per il trasporto, a carico completo, di vino guasto destinato alla distillazione, concordata con la Società esercente la Rete predetta ed approvata con Decreto ministeriale n. 7299|845 del febbraio 1892;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato, per l'Agricoltura, Industria e Commercio, pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. A far tempo dal 1° marzo 1892, ed in via di esperimento per un periodo non minore di mesi sei, la Società concessionaria dell'esercizio per le Strade Ferrate del-

(1) Circa lo scartamento delle ferrovie economiche nel Congresso di Pietroburgo, vedi: n. 6 del 1891, pag. 88, sotto *Associazione Tramviaria Italiana;* n. 38 dello stesso anno, pag. 602, sotto *Unione internazionale permanente delle Tramvie.*

(1) Per la *tariffa eccezionale n. 1001 a P. V. sulle Reti Mediterranea ed Adriatica* vedi n. 4, pag. 50 — per la *tariffa eccezionale n. 1002 a P. V. sulle Reti Mediterranea ed Adriatica* vedi n. 17, pag. 260.

l'Adriatico, applicherà la suaccennata eccezionale n. 1003 con essa concordata, ridotta in ogni sua parte, del 27.5 per cento, rimanendo con ciò i prezzi della tariffa stessa per l'applicazione ai trasporti nei riguardi col pubblico, e ferme le condizioni cui la medesima è soggetta, modificati come qui appresso viene riportato.

SERIE **A**. — *Spedizioni a vagone completo.*

Prezzi	Per almeno 600 chilometri o pagante per tale percorrenza minima	Diritto fisso per vagone da 10 tonnellate	Diritto fisso per ogni tonn. oltre le prime dieci
Per vagone da 10 tonnellate e per chilom.	0.213005	3.7975	—
Per tonnellata, oltre le prime 10 e per chil.	0.0213005	—	0.37975

SERIE **B**. — *Spedizioni a treno completo.*

	Per almeno 600 chilometri o pagante per tale percorrenza minima	Diritto fisso per treno
Per treno-chilometro (con carico massimo di tonnellate 150) L.	2.3664	29.58
Per tonnellata, oltre le prime 150, e per chilometro . . . . »	0.0157325	

Art. 2. Nella sistemazione dei conti da farsi fra Governo e Società, colle norme tracciate nel 3° e nel 4° capoverso dell'art. 44 dei capitolati d'esercizio, approvati con legge n. 3048 (serie 3ª) del 27 aprile 1885, i prodotti che si otterranno con l'applicazione della tariffa così ridotta, reintegrate con l'accredito alle Società delle minori somme incassate, in conseguenza degli ordinati ribassi, saranno computati per gli effetti della ripartizione di cui all'art. 25 del contratto d'esercizio della Rete Adriatica, approvato con la legge predetta, esclusivamente e sempre in aggiunta al prodotto iniziale per il periodo di durata dell'esperimento.

Art. 3. È in facoltà del Governo di accordare l'applicazione dei prezzi di cui all'art. 1° del presente Decreto anche alle spedizioni di vini guasti (destinati alle distillerie, col percorso di almeno 600 km.), che fossero state eseguite dal 10 febbraio 1892 fino alla pubblicazione della presente tariffa.

Art. 4. Il presente Decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 marzo 1892.

UMBERTO.

DI RUDINÌ.
BRANCA.
L. LUZZATTI.

Visto: *Il Guardasigilli* B. CHIMIRRI.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 22 aprile 1892 (*N. 96*). — **Legge 10 aprile 1892**, numero **185**, che determina la spesa da stanziarsi nell'esercizio 1892-93 per la costruzione delle ferrovie complementari. — Pubblicheremo il testo in altro numero.

— **Tabelle A, B, C e D** e **Protocollo di chiusura** annessi al Trattato di commercio fra l'Italia e la Svizzera, di cui negli « Atti Ufficiali » del nostro n. 17.

Gazzetta Ufficiale del 25 aprile 1892 (*N. 98*). — **Regio Decreto 7 aprile 1892**, numero **176**, col quale è approvata l'annessa tabella esplicativa ripartita in undici prospetti, visti dal Ministro del Tesoro, coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1891-92 dell'Amministrazione dello Stato, di quella del Fondo per il culto e dell'altra del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma.

Gazzetta Ufficiale del 26 aprile 1892 (*N. 99*). — **Regio Decreto 27 marzo 1892**, numero **186**, sull'applicazione della tariffa eccezionale ridotta per il trasporto a piccola velocità, a carro completo, di vino guasto destinato alla distillazione, sulle strade ferrate della rete Adriatica. — Pubblichiamo in questo stesso nostro numero il testo del R. Decreto.

Gazzetta Ufficiale del 27 aprile (N. 100). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate Italiane nel mese di **dicembre 1891**, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1890, pubblicato dal Regio Ispettorato Generale. — Vedi nel *Monitore* n. 16, pag. 241.

Gazzetta Ufficiale del 28 aprile (N. 101). — **Regio Decreto 7 aprile 1892**, col quale è aggiunta all'elenco delle strade provinciali di Venezia, quella che, dalla provinciale Miranese al Paramo, mette capo, per Solzano, alla provinciale Noalese, nel centro dell'abitato di Noale.

L'APPLICAZIONE DEI FRENI WESTINGHOUSE
al 31 dicembre 1891

Da una statistica fornitaci dalla « Westinghouse Brake Company Limited » riportiamo i seguenti prospetti (1):

1. Numero dei freni Westinghouse ordinati sino al 31 dicembre 1891;
2. Progresso dei freni automatici Westinghouse nell'anno 1891.

***

1. — Numero dei freni Westinghouse ordinati sino al 31 dicembre 1891.

A. — Freni automatici.

Stati		Macchine	Vetture e carri
Gran Bretagna	N.	2820	25152
Francia	»	2614	20630
Belgio	»	691	5495
Germania	»	1399	8581
Austria-Ungheria	»	217	2470
Russia	»	505	1904
Olanda	»	562	2891
Italia	»	311	1578
Svezia e Norvegia	»	22	437
Svizzera	»	226	2146
Spagna	»	20	32
India	»	56	218
Australia	»	1165	15048
Repubblica Argentina	»	54	711
America (in uso su circa 350 linee) .	»	20992	223637
Totali	N.	31654	310930

B. — Freni non automatici.

		Macchine	Vetture e carri
Stati Uniti	»	2747	8923
Colonie	»	14	49
Totali: *automatici e non automatici*	N.	34415	319902
		354317	

2. — Progresso dei freni automatici Westinghouse nell'anno 1891.

		Macchine	Vetture e carri
Totali come sopra al 31 dicembre 1891	N.	31654	310930
» al 31 dicembre 1890 . . .	»	28151	256780
Aumento nel 1891	N.	3503	54150
		57653	

con una media di 4804 apparecchi per ogni mese del 1891 contro una media di 4294 apparecchi per mese nel 1890.

(1) Per consimile prospetto al 31 dicembre 1890 e 1889 e per richiamo a precedenti statistiche vedi n. 18 del 1891, pag. 290. — Per altre notizie statistiche sull'applicazione dei freni Westinghouse vedi n. 40 del 1891, pag. 635.

BIBLIOGRAFIA

Porto di Genova MDCCCXCI. — Monografia compilata dall'Ufficio dei Lavori Marittimi della Provincia di Genova (Corpo Reale del Genio Civile). — Imola, *Tipografia d'Ignazio Galeati e figlio*, 1892.

È una splendida monografia — inviataci dal Segretariato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici — del maggior Porto italiano, considerato: tecnicamente, nelle sue opere di ampliamento e di sistemazione; statisticamente, nel suo movimento commerciale e marittimo. È pubblicazione insigne che, mentre tutta sviluppa l'importanza dell'argomento, altamente onora i suoi compilatori ed editori e risponde pienamente alla solenne circostanza per cui fu compilata e pubblicata.

Ma, circa lo scopo e l'argomento della pubblicazione e circa i modi di trattazione, lasciamo la parola al comm. P. Giaccone, Ingegnere Capo dei Lavori Marittimi della Provincia di Genova, che — a mo' di prefazione — così rende ragione dell'opera stessa.

« Avendo il Ministero dei Lavori Pubblici determinato di prender parte all'Esposizione nazionale di Palermo e disposto che le opere di ampliamento e sistemazione del porto di Genova vi figurassero in modo speciale, il sottoscritto propose fra altro di compilare un album illustrativo delle opere eseguite.

« Ottenuta l'adesione del Ministero, l'Ufficio si accinse all'opera e, per quanto le diuturne occupazioni del servizio e la ristrettezza del tempo lo consentivano, procurò di darvi una maggiore estensione sembrandogli che poteva forse tornare utile che il lavoro dovesse non solo interessare dal lato tecnico gli ingegneri, ma anche il ceto commerciale e marittimo e quanti altri si occupano del principale emporio del Regno.

« Ideò quindi di presentare questa monografia del porto di Genova che, partendo dalla sua origine, viene sommariamente indicando le varie trasformazioni subite fino al giorno d'oggi.

« La prima parte riguarda le spiaggie del litorale ligure e la storia del porto di Genova dalla sua origine fino al 1876, epoca in cui fu stipulata la convenzione col compianto duca di Galliera per l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova, e fu ricavata da frammenti di cenni monografici dettati dall'illustre compianto comm. Adolfo Parodi, Ispettore del Genio Civile.

« La seconda parte contiene la descrizione delle opere eseguite e le loro modalità di costruzione.

« La terza comprende i più importanti dati statistici e commerciali.

« In omaggio alla memoria del prefato Ispettore, che tanta parte ebbe nel miglioramento del porto di Genova durante il lungo periodo che resse l'Ufficio Centrale dei porti, spiaggie e fari, cioè dal 1851 al 1886, si è qui riprodotto il medaglione in bronzo che fecero scolpire dopo la sua morte i suoi colleghi e discepoli e che trovasi nella sala del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in Roma ».

A questo preciso e completo programma dell'opera, nessuna aggiunta parrebbe opportuna; e pur ci piace analizzare un po' più minutamente le singole parti.

Parte prima: « Cenni sulle spiaggie del litorale ligure e sulla storia del Porto di Genova fino al 1876 ». — Annotiamo tra le figure, che illustrano il testo: Veduta prospettica del Porto nel secolo XVI; Pianta del Porto nel 1851; Pianta del Porto nel 1876; Ulteriore ingrandimento del Porto verso Sampierdarena.

Parte seconda: « Descrizione delle opere eseguite per l'ampliamento e la sistemazione del Porto di Genova dal 1876 al 1891 ». — È la parte sostanziale della pubblicazione, che interessa dal lato tecnico gli ingegneri; e noi perciò la sminuzziamo capo per capo.

Capo I: « Cenni sommari delle opere ».

Capo II: « Opere idrauliche » (Moli; calate e ponti; esecuzione dei lavori, materiali e mezzi d'opera; bacini di carenaggio; escavazione; canale fognatore; accessori).

Capo III: « Opere complementari » (Gru a mano, a vapore, idrauliche e galleggianti; tettoie e capannoni; Dogana principale; fabbricato passeggieri; magazzini della Darsena; Deposito franco, deposito di petrolio ed altre materie infiammabili; impianto ferroviario nel Porto; accessori). — Lo sviluppo totale dei binari del porto è di circa m. 39,500; dei quali circa m. 17,000 servono ad uso esclusivo dello scarico e carico delle merci lungo le calate e m. 22,500 si riferiscono alle stazioni propriamente dette dove si fermano i treni. Coll'impianto ferroviario abitualmente si caricano e si spediscono per l'interno 800 carri al giorno. Però l'impianto è capace di un movimento giornaliero di circa il doppio.

Capo IV: « Notizie tecniche ed economiche sull'esecuzione delle opere ».

L'importo delle opere, compresa la parte non ancora completamente liquidata, può riassumersi come segue: opere marittime L. 33,245,035; opere complementari L. 18,588,947; opere ferroviarie (binari, stazione marittima, gallerie di comunicazione e accessori) L. 11,000,000; totale L. 62,833,982. A questa spesa fu provveduto dapprima coi 20,000,000 donati dal Duca di Galliera e successivamente dal Governo col concorso del 20 per cento da parte dei Municipi e delle Provincie interessate. — Altre opere sono in corso di studio; ad esse si provvederà man mano che sarà possibile.

Lo sviluppo delle sponde d'approdo è di: m. 7,845 per grandi navi; m. 1,000 per navi minori; m. 1,630 per semplice ormeggio. L'area totale delle calate è di m. 557,940, dei quali: m. 46,020 per aree coperte e m. 172 710 per aree scoperte di deposito; m. 308,100 sono occupati da binari di ferrovia, strade carraie; m. 31,110 sono occupati da fabbricati a servizio del porto, uffici, officine, ecc. Lo sviluppo dei binari al servizio degli scali è di: m. 12,405 a S. Benigno; m. 21,360 a Santa Limbania; m. 5,780 a Piazza Caricamento. — I dati relativi agli Stabilimenti inerenti al porto sono i seguenti: (Darsena municipale) area dello specchio acqueo m.q. 15,100; sviluppo delle sponde d'approdo m. 430; aree per deposito scoperte m.q. 9,800; aree per deposito coperte m.q. 47,500; aree per binari, strade, piazzali, ecc. m.q. 7,500; (Deposito franco) area per deposito coperta m.q. 11,860; area per piazzali, ecc. m.q. 2,600; (Deposito petrolio ed infiammabili) area per deposito coperta m.q. 2,200; area per strade, binari, ecc., m.q. 3,300.

Speciali Quadri riassumono i principali dati tecnici ed economici relativi alle opere medesime.

Allo studio dei progetti e alla direzione dei lavori per l'esecuzione delle opere di ampliamento e sistemazione del Porto di Genova provvide l'Ufficio del Genio Civile per il Servizio marittimo della Provincia di Genova, ad eccezione delle opere ferroviarie che furono progettate ed eseguite per conto del Governo dall'Amministrazione delle Ferrovie della Rete Mediterranea.

All'alta direzione dei lavori era preposto il comm. Adolfo Parodi, Ispettore del Genio Civile, Capo dell'Ufficio, ed alla immediata direzione il comm. Pietro Giaccone, Ingegnere-Capo, assistito: per la costruzione dei moli, al suo iniziamento, dall'ing. cav. Italo Maganzini, poscia dall'ing cav. Luigi Luiggi e dall'aiutante Giuseppe Mazzi; per la sorveglianza delle opere interne dagli ingegneri cav. Bosco, cav. Croce, D'Oria, Boraggini, Bianchi, Cardi, cav. Compiano, cav. Merli, Borgatti, Cozza, Caizzi e Bernardini.

Parte Terza. « Notizie commerciali e statistiche ». — Quest'ultima parte, che interessa specialmente il ceto commerciale e marittimo e quanti si occupano del principale emporio del Regno, riguarda il commercio e la navigazione; dei quali il *Monitore* occupasi ogni anno riassumendo ampiamente il Resoconto statistico che pubblica annualmente la Camera di Commercio ed Arti di Genova (1).

Il Capo I tratta: 1° delle comunicazioni ferroviarie, per le quali dà una speciale Carta delle principali linee ferroviarie fra il porto di Genova e l'Europa Centrale; 2° delle linee di navigazione; 3° delle industrie che interessano la navigazione. — Nel Capo II tengono campo le statistiche comparative del movimento portuario in lunghi periodi di anni.

***

La splendida monografia è illustrata da 114 *Figure*, intercalate nel testo, e da 3 *Carte*; dell'una di esse, la *Carta delle principali linee ferroviarie fra il Porto di Genova e l'Europa Centrale*, abbiamo già fatto cenno. La seconda è la *Carta del Litorale Ligure nel 1891*, alla scala dell'1 a 500,000; la terza è la *Planimetria del Porto di Genova*, alla scala dell'1 : 8,000.

***

Enciclopedia della vita pratica. — Dizionario di cognizioni utili per qualunque ceto di persone, redatto da valenti professori, per le singole materie, colla collaborazione e direzione del dott. Carlo Anfosso; illustrato da numerose incisioni intercalate nel testo e da qualche tavola separata. Si pubblica a fascicoli di 80 pagine caduno, al prezzo di L. 1. L'opera sarà di circa 30 fascicoli. — *Milano, Libreria Ellenica di Guzzi Luigi Vittorio*, 1891-92.

Dell'opera, in genere, abbiamo detto nel n. 33 del 1891; dei primi quattro fascicoli, nel n. 43 dello stesso anno.

Sono stati in seguito pubblicati i fascicoli 5, 6, 7 e 8, e cioè sino a pag. 562. Tra le voci comprese in essi annotiamo specialmente: apidi, apopletici (norme per), appetito, aratura a vapore, ardesia, areometro, argentatura, argento, argilla, aria, aritmetica, armi, arrotatura, arsenico, arterie, articolazione, artificiali (fuochi), ascensori, ascesso, asfalto, asfissia, asma, assenzio, assicurazioni, atmosfera, atmosferiche (influenze), atomi e teoria atomica, autofagia, autografia, autopsia, avorio, avvelenamento, avvisi, azoto, bachicoltura, bagnarole, bagni, bagno, balconi, balena, balli, ballo, balsami, bambini, banche, banchi, barba, barbabietola, barche, barelle, barometro, batteri e batteriologia, battesimo, benzina, bevande, ecc.

(1) Per il *Resoconto statistico del commercio e della navigazione* nell'anno 1890 in confronto col 1889, e per richiamo a precedenti Resoconti annuali vedi i numeri 11 e 12 del *Monitore* del corrente anno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Orario ferroviario estivo
per le Reti Mediterranea ed Adriatica.

Nei giorni 21, 22 e 23 aprile ebbero luogo le Conferenze, già da noi preannunciate nel n. 16, pag. 243, presso l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in Roma coi Delegati delle Ferrovie Mediterranea e Adriatica e delle Regie Poste onde esaminare e concretare i progetti d'orario stati compilati per la stagione estiva e per la prossima apertura all'esercizio di nuove linee.

Sappiamo che in complesso saranno riattivati i servizi estivi presso a poco come negli scorsi anni, fatta eccezione per la linea Novara-Domodossola sulla quale, per soddisfare i bisogni locali della Valle d'Ossola, sarà resa giornaliera la corsa che partirà da Novara alle 5.10 antimeridiane e che sarà posta in coincidenza con un treno giornaliero merci con viaggiatori in partenza da Milano alle 3 antimeridiane.

Fra Milano ed Arona è previsto un servizio diretto per la stagione in cui ha luogo il movimento maggiore, cioè dal 15 luglio al 15 ottobre in partenza da Milano alle 7.46 antimeridiane e 4.25 pomeridiane ed in partenza da Arona alle 7.40 antimeridiane e 8.40 pomeridiane.

L'orario generale colle varie modificazioni, dovute all'apertura di nuove linee, non sarà attivato che il 1° luglio p. v.

><

Avvisi d'appalti ad unico incanto per la costruzione del 1°, 4° e 5° lotto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze.

Alle ore 10 antimeridiane del 23 maggio p. v. in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate e presso la R. Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto si addiverrà simultaneamente — per ciascuno dei tre lotti — all'incanto per i tre seguenti appalti e deliberamenti definitivi.

L'aggiudicazione di ciascun appalto sarà definitiva al primo incanto; e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

1. Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del *primo lotto del tronco da Ronta a Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze* della lunghezza di m. 1,471.70 (fra le progressive 4600 e 6071.70) escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi ed ogni altra provvista e posa in opera pel telegrafo, per la presunta somma di L. 884,320, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 4 febbraio 1891, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Firenze a partire dal giorno 2 maggio 1892.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni trecento successivi, decorribili dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 44,215, quella definitiva in L. 88,430, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

2. Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del *quarto lotto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze* della lunghezza di m. 1704.65 (fra le progressive 10000 e 11704.65) escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico di armamento, dei meccanismi fissi ed ogni provvista e posa in opera pel telegrafo, per la presunta somma di L. 474,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 4 febbraio 1891, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Firenze a partire dal giorno 2 maggio 1892.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni trecento successivi decorribili dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 23,700, quella definitiva in L. 47,400, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

3. Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del *quinto lotto del tronco da Ronta a Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze* della lunghezza di m. 1202.06 (fra le progressive 11704.65 e 12906.71) escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico di armamento, dei meccanismi fissi ed ogni provvista e posa in opera pel telegrafo, per la presunta somma di L. 974,550, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 4 febbraio 1891, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Firenze a partire dal giorno 2 maggio 1892.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni trecento successivi decorribili dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 48,727, quella definitiva in L. 97,455, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Sospensione dell'appalto di 20 scambi
per l'armamento della stazione di Saluzzo.

L'asta indetta pel giorno 5 maggio p. v. — di cui nelle « Informazioni » n. 17, pag. 203 — per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di N. 20 scambi dei quali 11 con crociamento tang. 0.10 fatto con rotaie del tipo R. M. da kg. 30 al m. l., 6 con cuore tang. 0.12 capovolgibile in acciaio fuso del modello n. 2 ex-A. I., 2 inglesi doppi e 1 triplo pure del modello n. 2 ex-A. I., occorrenti per l'armamento della stazione di Saluzzo della linea Cuneo-Saluzzo, per la presunta somma di L. 26,840, resta per ora sospesa.

><

Risultato negativo della gara presso l'Adriatica per 100 botti in acciaio per trasporto uve pigiate

Il giorno 22 del corrente mese ha avuto luogo presso la Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali l'apertura delle offerte presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per la provvista di N. 100 botti in acciaio per il trasporto delle uve pigiate; gara di cui demmo informazioni nel n. 15, pag. 228.

Hanno presentato offerte le Ditte; Breda ing. Ernesto L. 2385 per botte; Miani e Silvestri L. 2395; Officine di Saronno, per 2 lotti di 20 botti ognuno L. 3470; Ansaldo L. 3120 per due lotti e L. 3400 per un terzo lotto; Grondona Felice L. 2490 per un lotto e L. 2790 per un secondo lotto; Officine di Savigliano L. 2500 per un lotto, L. 2625 per un altro lotto e L. 2750 pei rimanenti tre lotti; Società Metallurgica di Napoli L. 3350.78 per un lotto, L. 3591.78 per un secondo lotto e L. 3697.78 per un terzo lotto.

Siccome la scheda segreta portava un massimo di lire 2300 ed un minimo di L. 1700 per ogni botte, nessuna delle preindicate offerte venne presa in considerazione.

><

Fabbisogno di materiale mobile per l'Adriatica.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici le proposte relative all'acquisto del materiale mobile da ordinarsi in sostituzione di quello demolito per deperimento naturale e per avarie in seguito a cause accidentali.

La spesa preventivata per la sostituzione del detto materiale ammonta a L. 1,811,752.50, ripartite in lire 1,603,452.50 pel materiale da sostituire a quello deperito naturalmente; ed in L. 238,300 per quello deperito per avarie.

Le qualità e quantità del materiale del quale trattasi sono le seguenti:

N. 2 carrozze-salone con apparecchi per illuminazione a gaz e freno a vuoto;

N. 2 carrozze-salone con apparecchi per illuminazione a gaz, freno a vuoto, riscaldamento a vapore e freno Westinghouse;

N. 1 carrozze di 1ª classe con apparecchi per illuminazione a gaz e condotta per freno a vuoto;

N. 15 carrozze di 2ª classe con apparecchi per illuminazione a gaz, freno a vuoto e riscaldamento a vapore;

N. 8 carrozze di 3ª classe con apparecchi per illuminazione a gaz, freno a vuoto e condotta per riscaldamento a vapore;

N. 8 carrozze di 3ª classe con apparecchi per illuminazione a gaz, condotta per freno a vuoto e riscaldamento a vapore;

N. 26 carrozze di 3ª classe con apparecchio per illuminazione a gaz e condotta per freno a vuoto;

N. 16 carri a bagaglio a 2 compartimenti, con apparecchi per illuminazione a gaz e freno a vuoto;

N. 6 carri scuderia con condotta per freno a vuoto;

N. 23 carri coperti per derrate alimentari con condotta per freno a vuoto e per riscaldamento a vapore;

N. 37 carri per derrate alimentari;

N. 30 carri coperti per trasporto di merci e bestiame, di cui 14 con freno e 16 senza freno;

N. 42 carri scoperti a sponde alte, di cui 37 senza freno e 5 con freno;

N. 100 carri scoperti a sponde basse, di cui 21 con freno e 79 senza.

><

Nuovo programma di materiale mobile e di esercizio per la Rete Sicula.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate della Sicilia, d'accordo col R. Ispettorato delle ferrovie, ha studiato e sottoposto alla superiore approvazione un nuovo programma di acquisto di materiale mobile e di esercizio col fondo di L. 1,250,000 messo a disposizione della predetta Amministrazione. Ricordiamo che del precedente programma abbiamo dato informazioni nel n. 4, pag. 55.

I quantitativi e l'importo di detto materiale, che deve servire per le ferrovie complementari sono i seguenti:

I. *Materiale mobile:*

N. 7 locomotive a quattro assi accoppiati;
» 6 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con ritirata;
» 20 carri « Goodfellon and Cushman » aperti da 30 tonnellate, di cui 10 a sponde alte e 10 a sponde basse;
» 60 carri chiusi per merci e bestiame;
» 6 carri cisterna per trasporto di acqua, forniti di pompa.

La spesa preventivata ammonta a L. 1,177,000.

II. *Materiale di esercizio:*

Macchine diverse per le officine L. 41,000;
Fondo riservato pel materiale di esercizio delle stazioni L. 32,000.

><

Ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi.

(Progetto di variante del tracciato del tronco Avellino-Paternopoli).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto di una variante al tracciato approvato pel tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

La variante è compresa fra le stazioni di Lapio e Luogosano e precisamente fra le progressive 20.911 e 24.724.61; ed ha per iscopo di evitare una zona di terreno franosa, portando il tracciato della ferrovia più in basso, onde così avere una sede più stabile.

><

Stazione di Cerignola-Città.

(Per l'ammissione al servizio diretto estero per trasporto vino, ecc.).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali sta prendendo accordi con la Società esercente la Rete Mediterranea e con le ferrovie estere interessate per l'ammissione della stazione di Cerignola-Città ad effettuare intanto, in destinazione della Svizzera, Germania, Francia e Belgio, trasporti di vino comune, vermouth, uva pigiata e mosto, in base alla tariffa eccezionale N. 11 applicabile in servizio diretto colle ferrovie degli Stati preindicati.

><

Assemblea generale degli azionisti della Società per le Strade ferrate Meridionali.

Per il 28 prossimo maggio, a mezzodì, è convocata a Firenze l'Assemblea Generale degli Azionisti della Società esercente la Rete Adriatica (Vedi « Avvisi delle Società ferroviarie »).

Eccone l'*Ordine del giorno:*

Relazione del Consiglio d'amministrazione;
Bilancio consuntivo dell'anno 1891, preventivo dell'anno 1892 e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei supplenti.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato lavori tronco Fratte-Capezzano al 1° aprile 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Fratte e Capezzano, in appalto alla impresa Rocco D'Alessandro riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto marzo p. p. ammontano a L. 5,420,000.

L'opera più importante del tronco è la *galleria elicoidale delle Fratte*, la quale misura la lunghezza di m. 2396.03. La sua situazione all'epoca predetta era la seguente: *scavo* avanzata m. 2235.30; in calotta m. 2150.50; strozzo m. 2072.20; piedritti m. 2028.90; regolamento metri 2016.15: *muratura*, calotta m. 2097.47; piedritti metri 2016.15; arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio giornaliero complessivo per ambedue gli attacchi, nel mese di marzo p. p. fu di m. 2.13.

Le *altre opere* del tronco, cioè: movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati, sono complete, meno i lavori di finimento: resta solo da ultimare il piano caricatore scoperto della stazione di Fratte, il quale è eseguito per 3[5 del totale.

><

Le ratifiche della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci in strada ferrata.

La Convenzione internazionale relativa al trasporto delle merci sulle ferrovie, essendo stata ratificata anche dall'Autorità legislativa del Regno d'Italia (1), rimane ratificata da tutti gli Stati interessati, meno l'Olanda, cioè dall'Austria-Ungheria, dal Belgio, dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dal Lussemburgo, dalla Russia e dalla Svizzera.

><

Aggiudicazione di gara delle Ferrovie Egiziane alla Impresa industriale italiana di Castellamare.

Nel *Memorandum* dei numeri 50 e 51 del 1891, pagine 803 e 818, annunciammo che dall'*Amministrazione delle Ferrovie Egiziane al Cairo* era stata indetta una gara per il 31 marzo 1892 circa le seguenti opere: 1. Costruzione di un ponte per doppio binario sul Nilo a Benha; 2. Allargamento per due binari del ponte sul Nilo a Kafr-Zayat; 3. Allargamento per due binari del ponte Birket-el-Sab sul canale Chabin; 4. Allargamento, per doppio binario, del ponte Kagarel-Navathieh sul canale Mahmodieh — opere e lavori, intorno a cui avevamo già precedentemente date notizie ed informazioni.

Presero parte a questa gara vari stabilimenti specialisti dei più importanti d'Europa, tra i quali due italiani.

Le offerte portavano i seguenti prezzi:

Impresa industriale italiana di Castellamare	L.	2,317,000
Daydé et Pillé	»	2,970,000
Société de ponts et travaux en fer	»	3,175,000
Eiffel (Parigi)	»	3,424,000
Miani e Silvestri (Milano)	»	4,500,000
Gregersene (Budapest)	»	4,600,000

Siamo lieti ora di riportare da giornali politici che la Direzione delle Ferrovie Egiziane ha deliberata la fornitura dei ponti sul Nilo all'*Impresa industriale italiana di Castellamare presso Napoli.*

E qui ci piace rimandare i nostri lettori a quanto — dopo le prime vittorie dell'industria metallurgica italiana, e specialmente della ferroviaria, in Serbia, Rumenia, Svizzera, ecc. — dicemmo nelle « Informazioni » del n. 28 del 1891, pag. 445. E ciò possiamo fare colla maggiore soddisfazione; perchè il *Monitore* fu il primo, e per lungo tempo il solo, e perdura tuttora costantemente nel raccogliere nel suo *Memorandum* gli avvisi di lavori e forniture, specialmente ferroviarie, indette in quegli Stati in cui ci pare che l'industria italiana possa trovare vita ed incremento.

(1) Per richiamo all'andamento parlamentare in Italia del disegno di legge *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata*, vedi la nostra « Cronaca parlamentare » del n. 15 sotto « Senato ».

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(Servizio diretto Italo-Germanico).

Da domani, 1° maggio, entrerà in vigore il *6° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica del 1° agosto 1888*, il quale comprende aggiunte e modificazioni alle parti I e II.

Esso è vendibile al pubblico nelle stazioni principali al prezzo di cent. 20 ciascun esemplare.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di modificazione).

Le Amministrazioni ferroviarie del *Mediterraneo* e dell'*Adriatico*, di comune accordo, hanno presentata al Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta di modificazione alle note (1) e (2) in calce alla *tariffa locale N. 227 P. V.:*

(1) i vagonetti delle serie *A* e *B* saranno considerati come vagoni da sterro e tassati in base agli articoli 72 e 74 delle tariffe e condizioni pei trasporti allorquando il loro peso sia superiore a 600 chilogr. ciascuno, appena che uno dei fattori di dimensione dei medesimi superi in lunghezza m. 2, in larghezza m. 1.50 ed in altezza m. 1.50. I vagonetti della serie *B* si considerano come sfatti anche solo smontati degli assi e delle ruote.

(2) Le rotaie riunite non potranno superare il peso di 180 chilogr. (binario composto), nè la lunghezza di m. 5.40; e quelle non riunite non potranno superare il peso di chilogr. 20 per metro corrente e la lunghezza di m. 6. Le stecche e le traverse non potranno superare rispettivamente il peso di chilogr. 5 e di chilogr. 7 caduna. Gli scambi ed i cuori degli scambi non potranno superare il peso di 250 chilogrammi (binario composto) nè la lunghezza di m. 6.

(Proposta di aggiunta).

L'Amministrazione delle *Strade ferrate Meridionali*, anche in nome e per conto di quella per le ferrovie del *Mediterraneo* ha sottoposto all'approvazione governativa la seguente proposta di aggiunta all'*allegato N. 1 del volume delle tariffe e condizioni pei trasporti:* al comma *e* del suddetto allegato dovrà farsi la seguente aggiunta: « Le monete d'oro da 5 rubli dell'Impero Russo, dette mezze imperiali e corrispondenti al valore di L. 20 ».

(Proposta di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, anche a nome di quella per le ferrovie del Mediterraneo, ha presentata al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di rinnovazione per un altro anno, alle stesse condizioni di quella che scade il 20 del corrente mese, della concessione alla *Ditta Ducco* per i trasporti di acido solforico e muriatico in partenza dalla stazione di Rifredi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di completamento della *stazione di Marradi*, lungo il tronco Fognano-Marradi della *ferrovia Faenza-Firenze;*

2. Progetto di variante al viadotto La Ruffa, lungo i tronchi Sant'Eufemia-Ricadi della *ferrovia Reggio-Castrocucco;*

3. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Bertazzoni per l'ampliamento della *stazione di Lugo;*

4. Progetto di lavori di completamento del tronco Argenta-Ravenna della *ferrovia Ferrara-Rimini;*

5. Progetto d'appalto del tronco Boiano-Cantalupo della *ferrovia Isernia-Campobasso;*

6. Progetto di un binario di salvamento presso la *stazione di Vernante*, lungo il tronco Vernante-Limone della *ferrovia Cuneo-Ventimiglia;*

7. Progetto di maggiore spesa per il rilevato fra le progressive 8900 e 9800, lungo il tronco Bosco Redole-Boiano della *ferrovia Isernia-Campobasso;*

8. Progetto di variante alla *stazione di Pizzo*, lungo i tronchi Sant'Eufemia-Ricadi della ferrovia *Reggio-Castrocucco;*

9. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Besozzi per l'incanalamento delle acque defluenti dall'acquedotto al chilometro 34.630 della *linea Lecco-Como;*

10. Progetto per la costruzione di strade parallele e modificazioni alla gora dei mulini lungo il tronco Ghiareto-Fornola della *ferrovia Parma-Spezia;*

11. Progetti d'appalto per la fornitura di meccanismi fissi lungo il tronco Casarsa-Spilimbergo della *ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona;*

12. Progetto dei lavori di completamento del tronco Fornovo-Berceto nella *ferrovia Parma-Spezia;*

13. Progetto di consolidamento della trincea fra i chilometri 164 e 164.250 della *ferrovia Roma-Solmona;*

14. Progetto di lavori di completamento del tronco Alano-Fener-Feltre della *ferrovia Treviso-Belluno;*

15. Dichiarazione di pubblica utilità per lavori d'interesse militare nella *stazione di Leonforte;*

16. Progetto per la costruzione del tratto S. Felice-Poggio Rusco del tronco *S. Felice-Revere* della *ferrovia Bologna-Verona.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — *Materiale rotabile in servizio ed in costruzione al 31 marzo 1892.* — Pari al prospetto del materiale al 1° gennaio 1892, pubblicato nel n. 6, pag. 89, compiliamo ora il prospetto al 31 marzo u. s.

Materiale	In servizio	In costruzione	Totale
1. *Locomotive.*			
Numero complessivo	1,293	—	1,293
Per ogni chilometro	0.2662	—	0.2662
2. *Carrozze.*			
Numero complessivo	3,738	2	3,740
Per ogni chilometro	0.7697	0.0004	0.7701
3. *Bagagliai.*			
Numero complessivo	937	—	937
Per ogni chilometro	0.1929	—	0.1929
4. *Carri.*			
Numero complessivo	22,241	—	22,241
Per ogni chilometro	4.5801	—	4.5801

Per richiamo a prospetti della Rete *Adriatica* e *Sicula*, vedi n. 6, pag. 89.

Ferrovia Novara-Seregno. — *Giudizio d'opposizione al concordato.* — Al concordato, di cui dicemmo nel n. 16, pag. 247, fu fatta opposizione. La causa fu discussa il 23 corrente avanti il Tribunale di Milano.

Gli aderenti al concordato intervennero per chiedere che fosse posto a carico degli opponenti il danno che deriva dall'opposizione, e cioè la perdita degli interessi, dacchè in mancanza di opposizione il concordato sarebbe tosto pagabile.

Attendesi la sentenza.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. *Assemblea generale e relazione 1891.* — Il 27 corr. fu tenuta l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima per la ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice,

Erano presenti 24 azionisti rappresentanti oltre 5200 azioni.

Dalla *relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1891*, riassumiamo i punti principali.

Accennavasi che durante l'anno i prodotti della linea non furono inferiori a quelli dell'esercizio 1890, anzi presentarono un lieve miglioramento dovuto all'aumento introiti merci, che compensarono la diminuzione nei trasporti viaggiatori. Difatti nel 1890 si ebbe un prodotto di L. 816,892 e nel 1891 si ebbe invece un prodotto di L. 819,018.63, con una differenza in più di L. 2,126.63 a favore del 1891. Si ha convinzione che con una migliore ripartizione degli orari, specialmente nella stagione estiva, si potrà avere un sensibile aumento nel prodotto viaggiatori; e perciò rinnovaronsi le istanze presso la Società Mediterranea, esercente la linea, per ottenere, in via di esperimento, una quinta coppia di treni.

Dal conto esercizio e dal bilancio al 31 dicembre 1891, si rileva come, dedotta la somma di L. 20,250 per la quota d'ammortamento delle 75 azioni di 1ª serie e delle 6 di seconda serie, l'utile netto fu di L. 309,723.96, che permette di distribuire L. 18 per caduna azione di capitale e L. 5.50 a quelle di godimento. L. 6,598.78 sono portate a conto nuovo. Il bilancio pareggiasi in L. 5,092,301.18.

La relazione propone una riforma circa il sistema di distribuire i dividendi, cioè continuare, come in passato, a distribuire nel luglio un primo acconto sul dividendo dell'anno in corso, e di distribuirne un secondo al 1° gennaio dell'anno successivo, unendo poi il saldo che risulterà, dopo approvato il bilancio, all'acconto di luglio sul primo dividendo del nuovo esercizio. Così cesserà l'anomalia di chiamare gli azionisti in assemblea per approvare utili già distribuiti.

Dopo lettura di favorevole Relazione dei Sindaci, approvaronsi, senza alcuna osservazione in proposito da parte degli azionisti, la relazione ed il bilancio.

Ferrovia direttissima Venezia-Trieste. — *Nella Dieta provinciale di Trieste.* — La Dieta provinciale di Trieste, discutendo recentemente sulla questione di tale ferrovia, ha approvato all'unanimità la seguente mozione:

« Che venga provveduto alla costruzione di una ferrovia diretta ed indipendente da Trieste per Cervignano al confine del Regno d'Italia, affinchè con la trasformazione di questa linea oltre il confine in ferrovia principale, come pure mediante un servizio uniforme e non interrotto da ambe le parti della frontiera, venga assicurata la possibilità d'un traffico internazionale di Trieste per ed oltre l'Italia ».

Per precedenti notizie, vedi n. 5, pag. 71.

Tramvie a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — Dal prospetto mensile dei prodotti nell'esercizio chiuso il 31 marzo u. s., riassumiamo il seguente prospetto:

Esercizi	Lunghezza in km.	Prodotti in fr.
1889 90	163	1,152,926.14
1890-91	163	1,133,002.96
Minor prodotto nel 1890-91 .		19,923.18

Tramvia a vapore Milano-Baggio-Abbiategrasso. — *Le spese di costruzione.* — Facendo seguito a quanto abbiamo detto nel n. 14, pag. 216, circa l'adunanza degli adesionisti ed il progetto della linea, aggiungiamo alcune notizie circa il preventivo della spesa di costruzione.

Secondo i prospetti, stati redatti da tecnici su dati positivi, la spesa complessiva dei lavori di costruzione è stabilita in L. 1,000,000. Fra le indicazioni dei lavori v'hanno lire 196,771 per espropri ed opere murarie occorrenti alla formazione della sede; L. 420,587 per rotaie e materiale analogo e L. 213,000 per il materiale mobile.

Tramvia Chieri-Castelnuovo d'Asti. — *Nomina del Comitato promotore, cenni sul progetto.* — Il 24 si tenne a Chieri, nel palazzo municipale, sotto la presidenza del Sindaco, l'adunanza di cui abbiamo dato il preannuncio nel n. 17, pag. 265.

Nominato e costituito il Comitato promotore, alla cui presidenza fu posto lo stesso Sindaco di Chieri, l'Assemblea stabilì la massima che il tracciato della nuova tramvia dovesse per ora unicamente far capo ai due Comuni di Chieri e Castelnuovo.

Secondo il *progetto studiato dall'ing. Masoero*, la linea avrebbe la lunghezza di 16 chilom. e costerebbe L. 600,000 comprese le spese di espropriazione. Il tracciato sino a presso l'abitato del Comune di Moriondo è segnato quasi sempre sulla strada provinciale; di là quasi sempre in sede propria.

Le pendenze maggiori sarebbero del 3 50 0|0 e nei punti tra Chieri e Moriondo, in cui la strada provinciale ha pendenze naturalmente superiori, tutta la sede stradale sarebbe abbassata e con opportuni scavi e rialzi si ridurrebbe a pendenze non mai superiori alla massima sopra accennata. Lo scartamento sarebbe progettato di metri 1.10, prevedendosi eventuali prolungamenti della linea a Cambiano od alla tramvia Cortanze Asti od altri ancora.

Nell'adunanza di Chieri è stato fatto cenno di altro *progetto* di questa tramvia, dell'*ing. Fantini.* Di quest'ultimo però non sono noti i termini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prossima apertura di nuove tratte del doppio binario.* — Facendo seguito alle notizie pubblicate nel n. 14, pag. 217, aggiungiamo che il 23 corrente ha avuto luogo il collaudo ufficiale del secondo binario della tratta *Giornico-Biasca* della Ferrovia del Gottardo. Questo tronco, lungo 12 chilometri, conta 20 ponti.

L'apertura della tratta *Giornico-Bodio* avrà luogo il primo maggio, quella della tratta *Bodio-Biasca* il 15 maggio.

Ferrovie Francesi. — *Prodotti delle ferrovie d'interesse generale nel 1891.* — Da una statistica pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici di Francia riassumiamo le seguenti notizie comparative dei prodotti delle ferrovie francesi d'interesse generale negli anni 1891 e 1890.

Nel 1891 i prodotti delle *Compagnie principali* ammontarono a fr. 1,116,887,460 contro 1,083,159,757 nel 1890; donde un aumento nel 1891 di fr. 33,727,703.

La *Rete dello Stato*, nel 1891, ha dato un prodotto di fr. 37,428,029 contro fr. 36,097,756 nel 1890; donde un aumento nel 1891 di fr. 1,330,273.

Per le *Compagnie diverse* si ha avuto nel 1891 un prodotto di fr. 7,578,191 contro fr. 7,130,025 nel 1890; donde un aumento di fr. 448,166 nel 1891.

Le *ferrovie non concesse* hanno dato nel 1891 un prodotto di fr. 1,200,285 contro fr. 1,110,426 nel 1890; donde un aumento di fr. 89,859 nel 1891.

Complessivamente il *prospetto dei prodotti delle Ferrovie francesi d'interesse generale nel 1891, comparativamente ai prodotti del 1890*, si può così riassumere:

Prodotti complessivi nel 1891	fr.	1,163,093,965
» » » 1890	»	1,127,497,964
Aumento dei prodotti nel 1891	fr.	35,596,001

Per richiamo a precedenti notizie circa le *Ferrovie francesi d'interesse generale e d'interesse locale negli anni 1889, 1890 e 1891*, vedi n. 17, pag. 265-266.

— *Lo sviluppo delle ferrovie dal 1865 al 1890.* — Raccogliamo all'uopo pochi dati principali:

		1865	1890
Lunghezza totale della rete	km.	13,149	36,334
Numero dei viaggiatori	N.	75,000,000	209,000,000
» delle tonn. merci	»	28,000,000	81,000,000

La lunghezza della Rete francese nel 1890 era così costituita:

Grandi Compagnie	km.	30,694
Rete dello Stato	»	2,490
Ferrovie d'interesse locale . . .	»	3,150
Totale	km.	36,334

Circa la lunghezza della completa Rete ferroviaria francese al 1° gennaio 1892, vedi n. 11, pag. 169.

— *Prospetto comparativo dei dividendi delle sei grandi Compagnie nel 1865 e nel 1890.* — Richiamando alla memoria dei nostri lettori lo speciale articolo *I dividendi delle sei grandi Compagnie ferroviarie francesi negli esercizi 1865, 1881, 1883 e 1890*, pubblicato nel n. 34 del 1891, pag. 538, poniamo a confronto l'importo dei due estremi anni 1865 e 1890:

COMPAGNIE	Dividendo per azione		Differenze nel 1890	
	1865	1890	in più	in meno
Nord	70.05	63.62	—	7.43
Est	32.27	32.60	0.33	—
Ouest	36.79	35.23	—	1.56
Orléans	54.56	53.59	—	0.97
Paris-Lyon-Méditerranée	58.75	50.26	—	8.49
Midi.	39.20	45.71	6 51	—

Il profitto — come appare — non corrisponde certamente allo sviluppo delle reti e del traffico di cui facciamo parola precedentemente.

Ferrovia Giura-Sempione. — *Attuazione di seconda perizia federale sul disastro di Münchenstein e sulla sicurezza dei ponti ferroviari.* — Circa il disastro ferroviario di Münchenstein, intorno a notizie del quale rinviamo i nostri lettori al n. 9, pag. 137, riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese* del 27 corr. aprile:

« Il Consiglio federale si è occupato ancora, nella sua seduta di ieri, della catastrofe ferroviaria del ponte di Münchenstein. È noto che, dopo ricevuto il rapporto degli esperti Ritter è Tetmayr sulle cause della caduta di quel ponte, il Consiglio federale risolveva il 21 dicembre del passato anno, mentre il signor Welti trovavasi ancora in carica, di far praticare una seconda perizia sul medesimo oggetto onde avere anche un controparere.

« Il 5 gennaio del corrente anno, malgrado diverse obbiezioni sollevate, questo risoluzione venne confermata; ma poi, per una serie di circostanze non venne finora messa in esecuzione. Ieri il Consiglio federale ha risolto di nuovo di confermare la decisione del 21 dicembre, ed ha invitato il Dipartimento delle ferrovie di sottoporre i quesiti ad una nuova Commissione di esperti.

« Con questa nuova perizia non si tratta di voler intervenire nell'inchiesta giuridica attualmente in corso a proposito della catastrofe di Münchenstein, bensì di constatare, mediante le conclusioni degli esperti, la solidità del ponte attuale e le condizioni di solidità da esigersi in avvenire per i ponti ferroviari da costruirsi ».

Tramvie elettriche a Parigi. — *Apertura della linea Madeleine-Municipio di Saint Ouen-Saint-Denis.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 13, pag. 201, aggiungiamo che la Compagnia dei Tramways-Nord ha messo in circolazione sulla linea Madeleine-Mairie de Saint-Ouen-Saint-Denis quattro vetture a motore elettrico.

Ogni vettura è mossa da due motori, di modo che, se l'uno venga a guastarsi, basta l'altro per la trazione. La massima velocità autorizzata è di 16 chilometri l'ora.

Notizie Diverse

Battelli-vapore-tramways nel porto di Genova. — *Inaugurazione del servizio.* — Su tale impresa, sui modi e mezzi di sua lunga preparazione dicemmo in questa stessa rubrica a suo tempo.

Il servizio fu inaugurato il 23 corrente, coll'intervento delle Autorità e di numerosi invitati.

Due di questi battelli, a 2 prore e 2 eliche, dalla forma elegante, partirono alle 10.30 dal bacino della Darsena, e fecero un'allegra gita in porto.

L'esperimento di velocità e di approdo riuscì benissimo, con grande soddisfazione del capitano Caboara, che è l'inventore, diciamo, di questo sistema di battelli.

Il 25 i battelli iniziarono il servizio pubblico dalle 6 antimeridiane alle 7 pomeridiane. Le partenze hanno luogo, ad ogni ora, tanto dal ponte Spinola, come dai Bacini di carenaggio, percorrendo un battello la linea destra del porto e l'altro la sinistra.

Roma porto di mare. — *Nuovi progetti.* — Studi e progetti avvicendansi; di altri facemmo cenno a loro volta, accenniamo ora ai seguenti redatti dagli ingegneri Orlando, Canevari e Manara, per un canale navigabile da Roma al mare.

Il *progetto Orlando* fu esaminato dalla Commissione per i lavori ai porti, alle spiaggie e ai fari, nella seduta del 20 scorso marzo; successivamente fu esaminato il *progetto Canevari.*

Il 25 corrente la stessa Commissione ha discusso il *progetto Manara*, secondo cui si propone di servirsi del Tevere da Roma fino a Ponte Galera, e di scavare un canale rettilineo da Ponte Galera al mare creando una darsena a Maccarese per le grandi navi.

Di questi progetti facemmo già parola nel n 5 del 1891, pag. 74.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Fabbisogno* di *materiale mobile* per lire 1,841,752.50;

L. 16,400, per riparare i danni prodotti alle opere verso mare della stazione di Gallipoli (linea Zollino-Gallipoli) e per difendere la ferrovia mediante scogliere di massi artificiali.

Rete Mediterranea. — L. 30,000, per provvedere all'impianto dell'apparecchio inventato dall'ing. cav. M. Saccardo per la ventilazione della galleria del Belbo, lungo la linea da Savona a Bra (1);

L. 30,000, per la demolizione e ricostruzione parziale di muratura di rivestimento delle gallerie Belbo e Mollere, fra le stazioni di Saliceto e di Ceva nella ferrovia da Savona a Bra;

L. 5000, pei lavori da farsi nella stazione di Massa per provvedere ad un migliore scolo delle acque piovane che si radunano sul piazzale esterno;

L. 2950, per il parziale riordinamento del binario in corrispondenza del cedimento d'argine fra Castagnole e Motta, chilom. 4.100 e 4.300, della linea Asti-Castagnole-Mortara.

Rete Sicula. — Nuovo programma* di acquisto di *materiale mobile e di esercizio* col fondo di L. 1,250,000.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 4200 per l'armatura provvisoria già eseguita dell'arcata verso Chiomonte del viadotto delle Gorgie sulla linea Torino-Modane, fra Meana e Chiomonte;

L. 4250 per il definitivo consolidamento dell'arcata del suddetto viadotto.

(1) Vedi « Informazioni » del n. 47 del 1891, pag. 752, per richiamo ad esperimenti dell'apparecchio; vedi « Informazioni » del n. 42 dello stesso anno, pag. 671, circa l'applicazione alla galleria del Belbo.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (23 maggio 1892, ore 10 ant.), — Tre appalti ad unico incanto * dei lotti 1°, 4° e 5° del *tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo, della ferrovia Faenza-Firenze.*

Ministero dei Lavori Pubblici (prossimamente). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco S. Felice-Poggio Rusco, della linea Bologna-Verona, della lunghezza di m. 16,499.95. Imp. L. 2,400,000.

ASTA SOSPESA. — *Ministero dei Lavori Pubblici.* — Appalto ad unico incanto * per fornitura 20 scambi, ecc., per armamento della *stazione di Saluzzo.*

ASTA NULLA. — *Rete Adriatica.* — Asta per fornitura* di *cento botti d'acciaio* per trasporto di uve pigiate.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Parma. — Appaoto per lavori di ripristino lungo i tronchi della *linea Parma-Spezia* (Vedi *Informazioni* del n. 14, pag. 212) a Sandrini Giovanni, col ribasso del 41.09 0|0.

EGITTO. — *Direzione delle Ferrovie Egiziane al Cairo.* — Costruzione di *ponti sul Nilo* * all'Impresa Industriale Italiana di Castellamare.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Consiglio e del Comitato, 29 aprile). — Cosimo Beltrutti, di Torino, per fornitura di kg. 50000 di grasso composto per veicoli durante la stagione estiva;

Cory Brothers e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 550,000 di carbone grosso inglese, e di tonn. 240,000 di carbone minuto inglese;

Federico Manke, di Fratte di Salerno, per fornitura in opera dei serramenti occorrenti ai fabbricati compresi nel tronco Monticchio-Monteverde, della linea Avellino-Rocchetta Melfi;

Ramella Antonio, di Susa, per armatura dell'arco verso Modane del viadotto detto delle Gorgie, fra le stazioni di Meana e Chiomonte;

Nattero Giuseppe, di Alassio, per esecuzione lavori all'imbocco Genova della galleria Muronero (linea Genova-Ventimiglia);

Rossi Giuseppe, di Chiavari, per esecuzione lavori di consolidamento muro di sottoscarpa all'estremo ovest della stazione di Santa Margherita.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Assoro (4 maggio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato conduce alla stazione ferroviaria di Assoro-Valguarnera. Importo ridotto L. 96,754.25 (V. n. 13).

Municipio di Aquila (7 maggio, ore 12 merid.). — Appalto dei lavori per la sistemazione della traversa interna di Anversa ed ai relativi accessi. Importo L. 165.000. Cauz. provv L. 1,200. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 3 mesi.

Municipio di Torino (7 maggio, ore 2 pom., definitivo). — Appalto dei lotti, 2°, 3° e 4° dell'impresa di mantenimento dei civici fabbricati e relative spese ordinarie. Importo ridotto 2° lotto, Lire 11,291.70; 3° lotto L. 13,328.25; 4° lotto L. 9,520 (V. n. 12).

Genio Militare di Torino (10 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari nella piazza del Moncenisio pel triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 15.000. Cauz. L. 1,500.

Municipio di Varallo — Novara — (11 maggio, ore 9 antim., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'eseguimento della tombinatura da piazza Vittorio Emanuele II alla strada d'accesso alla stazione, ecc. Importo L. 16,584. Cauz. provv. L. 600. Cauz. def. L. 1700.

Genio Militare di Torino (12 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una ferrovia di 60 posti nel recinto della Caserma Giovanni Cavalli in Torino. Importo L. 31,000. Cauz. L. 3,100.

Municipio di Roma (12 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di selciatura nel tratto della via di Porta S. Lorenzo, compreso fra la via Vicenza ed il Viale Castro Pretorio. Importo L 20,000. Cauz. provv. L. 1000. Fatali 30 maggio, ore 10 ant.

Genio Militare di Torino (13 maggio, ore 3 pom, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Fenestrelle pel triennnio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 12000. Cauzione L. 1,200.

Prefettura di Catania (16 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione della strada comunale obbligatoria del comune di Paternò denominata S. Marco divisa in due tronchi; uno che dal detto Comune mette al Basso Ipsi del Simeto e l'altro dal Bivio Beda al Passo Re tutti e due della lunghezza complessiva di metri6 918. Importo lire 82,750.74. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. L. 8000.

Prefettura di Terra di Lavoro (17 maggio, ore 11 ant., fatali). — Appalto di tutte le opere e provviste per la riduzione a Riformatorio maschile della Casa penale femminile di Santa Maria Capua Vetere. Importo ridotto, L. 43,163.25 (V. n. 15).

Municipio di Varzi — Pavia — (30 maggio, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto delle opere di difesa all'abitato di Varzi. Importo L. 97,000 già ridotto a L. 80,000. Cauz. L. 4.000.

SVIZZERA. — *Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni.* — Bellinzona — 10 maggio, ore 10 ant. — Appalto dei lavori di correzione della strada circolare Curio-Magliasina, ripartiti in due tronchi, cioè: 1° tronco, Curio-Muricci, importo fr. 21.400; 2° tronco, Muricci-Magliasina, importo fr. 21,500. Cauz. fr. 2000 per ogni tronco. Offerte (separate per ogni tronco) al Consiglio di Stato.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione della Fabbrica d'Armi — Torino — (4 maggio, ore 2 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 100 di **litantrace** grasso (per macchine) a L. 42 la tonn. — Tonn. 50 per fucine a L. 45 e tonn. 50 di coke a L. 52 la tonn. Cauzione L. 910. Consegna a giorni 40.

Direzione delle costruzioni navali (5 maggio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di kg. 103,550 di **piombo** in lastre od in tubi. Importo ridotto L. 50,687.73 (V. n. 14).

Direzione degli armamenti — Venezia — (16 maggio, ore 1 pom., 1ª asta). — Fornitura di kg. 15,300 di **olio** di lino naturale a L. 0.95. Cauzione L. 1450. Fatali 3 giugno, ore 12 merid.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Aprile 23	Aprile 30
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 627.50	633
»	»	Mediterranee	» 487	497
»	»	Sicule	» 570	574
»	»	Sarde (preferenza)	» 275	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 300	290
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 543.50	547
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 284	284
»	»	Novara-Seregno	» —	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 311.50	311.50
»	»	» 2ª emiss.	» 300	300
»	»	Centrale Toscana	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 428	428
»	»	Meridionali	» 303.25	303
»	»	Sarde, serie *A*	» 300.50	300.50
»	»	» serie *B*	» 301.75	301.50
»	»	» 1879	» 293.50	292.50
»	»	Pontebba	» 453	453
»	»	Nord-Milano	» 256.50	256.50
»	»	Meridionali Austriache	» 315.50	315.50
»	»	Gottardo 4 %	» 102	102

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

20 Maggio — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella Sede Sociale in Torino.

28 Maggio — **Rete Adriatica.** — Assemblea generale ordinaria nel Palazzo Sociale a Firenze (V. *Avvisi* delle Società ferroviarie).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società di navigazione « La Veloce ». — Pagamento della cedola N. 1 in lire 25 delle azioni ordinarie e della cedola N. 6 delle privilegiate.

Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche. — (Sede di Bergamo). — Dal 2 maggio, pagamento del dividendo per l'esercizio 1891 in L. 20 per azione, presentando la cedola N. 4, in Milano, alla Banca Generale; in Bergamo, Banca Popolare.

Tramways di Torino. — Dal 1° maggio verrà pagata la cedola N. 13 in fr. 12.50.

Ferrovie Nord-Milano. — La *Gazzetta Ufficiale* del 25 aprile N. 98 pubblica l'elenco delle obbligazioni da L. 250 fruttanti il 6 0[0 sorteggiate per il rimborso da effettuarsi dal 1° gennaio 1893.

Tramways Fiorentini. — Dal 1° maggio verrà pagata la cedola N. 11 in fr. 3.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Si porta a notizia dei signori Azionisti che, a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno 28 maggio prossimo a mezzodì in Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca), in via Pinti, n. 93, l'Assemblea Generale degli Azionisti.

Ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
Bilancio consuntivo dell'anno 1891, preventivo dell'anno 1892 e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'art. 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 13 al 17 maggio 1892, in

Firenze alla sede della Società (Servizio dei Titoli) e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Napoli alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino id. id. id.
Genova alla Cassa Generale e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano alla Banca di Credito Italiano.
Livorno alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Roma alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Ancona alla Cassa della Società (Direzione dei Lavori).
Bologna alla Cassa della Società (Direzione dei Trasporti).
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Sconto di Parigi.
Berlino presso la Deutsche Bank e presso i sig. R. Warschauer e C.
Francoforte s[M presso la Filiale della Deutsche Bank di Berlino.
Londra presso i signori Baring-Brothers e Comp. Limited.

Firenze, 24 aprile 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* delli 26 aprile 1892, n. 99 e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo mette in vendita i campionari delle uniformi di vecchio modello del proprio personale, nonchè gli effetti che hanno servito per l'adozione delle nuove.

Tale vendita, che viene fatta a favore del Consorzio di Mutuo Soccorso, avrà luogo mediante asta pubblica, il 16 maggio p. f. in Milano, in apposito locale sito a nord della stazione centrale, dalle ore 9 alle 11 ant. e dalle 1 alle 5 pom.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall' 11 al 20 Aprile 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1204	1152	+ 52	666	632	+ 34
Media	1172	1111	+ 61	653	639	+ 14
Viaggiatori	1,416,809 27	1,252,927 73	+ 163,881 54	47,136 47	63,864 42	— 16,727 95
Bagagli e cani. . . .	68,454 32	68,229 85	+ 224 47	1,884 48	2,658 51	— 774 03
Merci a G.V. e P.V. acc.	337,816 67	286,810 04	+ 51,006 63	10,741 61	14,397 73	— 3,656 12
Merci a P. V. . . .	1,444,658 83	1,369,327 57	+ 75,331 26	63,780 63	107,354 81	— 43,574 18
TOTALE .	3,267,739 09	2,977,295 19	+ 290,443 90	123,543 19	188,275 47	— 64,732 28
	Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 20 Aprile 1892.					
Viaggiatori	36,667,585 87	36,485,136 11	+ 182,449 76	1,934,680 00	2,119,289 28	— 184,609 28
Bagagli e cani. . . .	1,700,310 86	1,688,634 12	+ 11,676 74	71,154 67	77,646 69	— 6,492 02
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,181,204 24	8,946,785 88	+ 234,418 36	465,059 64	482,426 63	— 17,366 99
Merci a P. V. . . .	40,973,587 37	41,046,910 50	— 73,323 13	2,899,989 09	3,197,341 63	- 297,352 54
TOTALE .	88,522,688 34	88,167,466 61	+ 355,221 73	5,370,883 40	5,876,704 23	— 505,820 83
	Prodotto per chilometro					
della decade.	777 29	717 07	+ 60 22	185 38	297 90	— 112 40
riassuntivo	21,218 29	21,446 72	— 228 43	3,224 50	9,196 72	— 971 79

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1892	106.027 00	3,714 00	7.415 00	96.532 00	1.541 00	215.229 00	609 00	353 41
1891	95.687 60	2.352 06	9.156 02	107,984 34	1.137 80	216.317 82	609 00	355 20
Differenza nel 1892	+ 10.339 40	+ 1.361 94	— 1.741 02	— 11.452 34	+ 403 20	— 1.088 82	»	— 1 79
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 APRILE 1892							
1891-92	2.897.606 00	67.534 00	321.372 00	3.419.859 00	30.256 00	6.736.627 00	609 00	11.061 78
1890-91	2.616.292 68	55.365 17	300.807 65	3.385.705 88	25.380 79	6.381.552 17	609 00	10.478 74
Differenza nel 1892	+ 281.313 52	+ 12.168 83	+ 20.564 35	+ 36.153 12	+ 4.875 21	+ 355.074 83	»	+ 583 04
	RETE COMPLEMENTARE							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1892	15.731 00	157 00	1.052 00	8.365 00	46 00	25.351 00	237	106 97
1891	14.257 90	184 53	829 55	7.967 99	11 91	23.201 88	162	143 22
Differenza nel 1892	+ 1.473 10	+ 22 47	+ 222 45	+ 397 01	+ 34 09	+ 2.149 12	+ 75	— 36 25
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 APRILE 1892							
1891-92	496.159 00	4.310 00	32.259 00	196.390 00	3.489 00	732.607 00	194	3.776 32
1890-91	390.802 98	3.096 51	26.184 86	166.318 60	1.222 12	587.625 07	128	4.590 82
Differenza nel 1892	+ 105.356 02	+ 1.213 49	+ 6.074 14	+ 30.071 40	+ 2.266 88	+ 144.981 93	+ 66	— 814 50

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Aprile* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4.375.45	12.525.75	1.194.35	892.30	3.089.75	3.547.80	5.155.35	4.651.20	1.863.45	5.206.85	2.677.60	904.15
Bagagli e Cani.	48.00	175.25	10.05	10.65	37.00	6.00	38.50	63.40	11.85	26.20	17.20	6.50
Merci a G. V. e P. V. Accel.	574.75	2.122.70	152.10	163.80	426.85	74.75	135.40	696.10	297.85	381.85	280.20	39.65
Merci a P. V..	4.335.20	6.968,05	744.80	2.186.70	1.011.20	24.80	4.264.00	1.568.15	1.028.10	2.018.10	764.40	265.00
TOTALI	9.333.40	21.791.75	2.101.30	3.253.45	4.564.80	3,652.85	9.593.25	6.978.85	3.201.25	7,632.50	3.739.40	1,215.30

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	172 10	128 65	98 60	73 40	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	160-(***)	115 -
Milano	Moncenisio	183 40	134 90	116 65	86 —	45 giorni	283 50	210 —	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	286 95	209 05	213 45	158 80	—	—	—	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mesi (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	331 70	240 85	258 20	185 10	6 mesi (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mesi	538 95	395 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 3 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais o di Boulogne dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	(*) 11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese). . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1.2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.	Club-Train 1a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.		6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENI DI LUSSO SETTIMANALI, composti di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

CALAIS-ROMA. Ogni lunedì part. da *Londra* alle ore 3 pom.; part. da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arr. a *Torino* il martedì alle 6.42 pom.; arr. a *Genova P. B.* il martedì alle 10 pom.; arr. a *Pisa* il mercoledì alle 1.22 ant.; arr. a *Roma* il mercoledì alle 7.41 ant. — Ogni mercoledì parte da *Roma* alle ore 9.50 ant.; part. da *Pisa* alle 4.6 pom.; part. da *Genova P. B.* alle 7.33 pom.; part. da *Torino* alle 11 pom.; arr. a *Paris-Nord* alle 2.45 pom. del giovedì; arr. a *Londra* alle 10.46 pom. del giovedì.

Sopratassa per i posti nelle vetture di lusso: *Parigi-Roma, fr. 63.50; Torino-Parigi, fr. 45,50; Genova-Parigi, fr. 58; Pisa-Parigi, fr. 56; Roma-Pisa, fr. 10.50; Roma-Genova, fr. 16; Roma-Torino, fr. 21; Torino-Pisa, fr. 10.50; Parigi-Londra, fr. 18.75.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 7 Maggio 1892. NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° aprile 1892 (1).

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La linea è divisa nei seguenti tronchi: 1° Scordia-Militello; 2° Militello-Vizzini; 3° Vizzini-Grammichele; 4° Grammichele-Caltagirone. La forza media giornaliera impiegata durante il mese di marzo p. p. fu di 1500 operai coi relativi mezzi d'opera.

Sono ultimati su tutta la linea i *movimenti di materie* per la formazione del corpo stradale, nonchè le *opere d'arte*, le *gallerie ed i fabbricati*. Per questi ultimi rimane da mettere in opera i serramenti che solo in parte sono collocati nel 1° e nel 2° tronco.

Anche le *stazioni* e *fermate* trovansi compiute, non mancando che i pavimenti in quella di Caltagirone. Debbonsi però, come si è accennato più sopra, mettere in opera i serramenti e ultimare alcuni lavori di finimento.

I *lavori di consolidamento*, tranne piccoli finimenti, sono ultimati. Si sono pure compiute le *sistemazioni di acque e strade*. Le *piantagioni lungo la linea* sono al completo. Le *chiusure* sono ultimate nel 1° e nel 2° tronco; nei due tronchi successivi i relativi lavori procedono attivamente.

L'*armamento della linea* è ultimato; si sta armando la stazione di Caltagirone dove sono già in opera sei scambi. La livellazione del ferro è completa fino a Grammichele e la formazione delle banchine è ultimata fino al km. 4 del terzo tronco. È compiuta la posa in opera delle grue girevoli e dei riformatori nelle stazioni di Vizzini e Caltagirone e si procede all'impianto dei pesi a bilico a Militello, Vizzini e Caltagirone. Il rimanente dei meccanismi fissi è in provvista.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° marzo 1892* nel n. 15. — Per l'*apertura anticipata della linea* vedi « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 17, pag. 264.

APPLICAZIONE DELLA TRAZIONE ELETTRICA ALLE FERROVIE

La trazione elettrica ha già ricevuto, come è ben noto, numerose applicazioni alle tramvie e ferrovie secondarie. Nata in Europa trovò tosto presso lo spirito pratico degli Americani le condizioni favorevoli al suo sviluppo, talchè in pochi anni quasi tutte le città degli Stati Uniti la adottarono su un complesso di linee tramviarie di 3000 chilometri circa, su cui circolano 2000 carrozze animate da 4000 motori elettrici che rappresentano la potenza di 60,000 cavalli vapore (1). Anche la vecchia Europa, benchè in generale alquanto conservatrice in materia industriale, fece relativamente abbastanza buon viso al nuovo mezzo di locomozione: esso fu infatti adottato per le tramvie da Francoforte a Offembach, da Bushmills a Portrush, da Firenze a Fiesole, per quelle di Lichtterfelden, di Northfleet, di Budapest, ecc... nonchè per la ferrovia metropolitana da Londra ad Hockwell, per quella secondaria da Bessbrook a Newry e per le ferrovie funicolari di S. Salvadore presso Lugano, di Burgenstock presso il Lago dei Quattro Cantoni, ecc., ecc.

I differenti sistemi di trazione elettrica sino ad ora attivati si riducono essenzialmente ai tre seguenti:

1° Sistema secondo cui il lavoro di trazione per ciascun convoglio è prodotto da uno o più motori elettrici disposti sul convoglio, i quali ricevono l'energia elettrica da una batteria di accumulatori voltaici pure situati sul convoglio;

2° Sistema secondo cui il lavoro di trazione è svolto da motori elettrici annessi ai treni ma alimentati a distanza, mediante conduttori, da macchine dinamoelettriche ovvero anche da batterie di accumulatori voltaici situati in uno o più posti fissi;

(1) Vedasi all'uopo nei numeri 42 e 46 del *Monitore* (1891) l'articolo *Tre anni di sviluppo delle ferrovie elettriche in America*, con richiamo, in nota, ad altre notizie e studi statistici sulla trazione elettrica in America ed Europa negli anni 1888, 1889, 1890 e 1891.

Per successive notizie circa studi e statistiche concernenti la trazione elettrica in America ed in Europa, vedansi nel corrente anno 1892 i numeri: 1, pag. 11, *Ferrovia elettrica Budapest-Vienna*; 3, pag. 13, *Tramvie elettriche nel Canton Ticino*; 5, pag. 72, *Funicolare di Bergamo*; 6, pag. 91, *Locomotiva elettrica di 100 cavalli*; 8, pag. 120, *(Bibliografia)* La energia elettrica applicata alla trazione, del capitano M. Cattori; 8, pag. 121, *Tramvie elettriche di Berlino*; 13, pag. 201, *Ferrovia elettrica Como-Brunate*; 15, pag. 232, *Tramvie elettriche negli Stati Uniti del Nord d'America*; 16, pag. 248, *Tramvia elettrica Firenze-Trespiano*; 18, pagina 287, *Tramvie elettriche a Parigi*. (*N. d. R.*).

3° Sistema, adatto questo soltanto per le linee a forte declivio, secondo il quale la trazione si ottiene per mezzo di funi comandate da uno o più motori elettrici fissi alimentati da dinamo oppure da batterie di accumulatori voltaici.

Ciascuno di questi sistemi presenta pregi ed inconvenienti proprii. E così il primo sistema si raccomanda per la assoluta indipendenza nel funzionamento dei differenti treni tra loro; mentre d'altro lato gli si rimprovera sia il notevole aumento nella tara dei convogli dovuto al peso degli accumulatori, sia la facilità con cui questi si deteriorano in causa degli urti e delle vibrazioni che vengono loro partecipati dai veicoli sui quali sono disposti, e sia infine la perdita di energia occasionata dalla circostanza che gli accumulatori non restituiscono mai integralmente l'elettricità che vi si immagazzina. Per formarsi un criterio del sovraccarico prodotto dagli accumulatori, si noti che qualunque sia il loro tipo (Jullien, Sellon Wolkmar, Rekenzann, Elwell Parker, Gadot, Philippart, Gandini, ecc., ecc.), la loro capacità per ogni chgr. di piombo supera difficilmente 1|50 di cavallo v. all'ora; e che perciò per produrre 10 cav. v. durante due ore occorrerebbero almeno 1250 chgr. di piombo, ammesso che sia 0.80 il rendimento degli accumulatori, e cioè approssimativamente non meno di 1500 chgr. di accumulatori. Si aggiunga che il treno pel fatto che porta gli accumulatori deve avere una maggior solidità, che è quanto dire una maggior tara che non si sarà lontani dal vero nell'apprezzare mediamente pari al 50 0|0 del peso degli accumulatori. Per poter svolgere 10 cav. v. occorreranno adunque circa 2300 chgr. di accumulatori, coll'obbligo di ricaricare questi ogni due ore.

Quanto al secondo sistema, esso presenta a fronte del primo da un lato il vantaggio del minor peso morto dei treni e d'altro lato l'inconveniente della maggior spesa d'impianto attribuibile alla linea elettrica, nonchè quello di una certa dipendenza nel funzionamento dei treni. Se la linea è alimentata direttamente dalle dinamo generatrici, il sistema avrà di più il pregio di una migliore utilizzazione del lavoro motore giacchè la perdita percentuale d'energia relativa alla linea, in un impianto razionale, raggiunge difficilmente quella del 20 0|0 che si riscontra negli accumulatori.

Infine il terzo sistema che, come si disse, non è applicabile che pei piani inclinati, può essere conveniente allorquando si presenti l'opportunità di utilizzare un lavoro meccanico, a vapore od idraulico, situata a grande distanza. In tal caso si trasformerà codesto lavoro in energia elettrica e per mezzo di conduttori si invierà quest'ultima ad alimentare o direttamente il motore che comanda il canape a cui sono affidati i convogli, oppure una batteria di accumulatori prossima al motore, la quale alimenterà poi essa tale motore. Evidentemente in questo caso la trasmissione dell'energia elettrica avviene tra due stazioni situate a distanza costante, mentre nel caso precedentemente considerato il circuito elettrico ha un differente sviluppo a seconda della posizione che i treni occupano lungo la linea.

Tanto nell'un caso come nell'altro l'impiego degli accumulatori ha lo scopo di utilizzare energie, le quali mentre sarebbero troppo tenui, intermittenti o variabili per produrre direttamente i necessari lavori di trazione, possono però, accumulandosi per lunghi periodi, essere sufficienti al bisogno; ovvero quello di permettere un'economia nella spesa d'impianto, consentendo che per la produzione dell'occorrente lavoro motore si adottino installazioni assai meno importanti e costose di quelle che occorrerebbero per la trasmissione diretta dell'energia dalle dinamo generatrici ai propulsori elettrici dei convogli. Risulta ancora implicitamente da ciò che l'uso delle batterie fisse di accumulatori nei casi accennati trova la sua ragione d'essere soltanto allorquando il servizio dei treni sia limitato giornalmente a non molte ore. È superfluo aggiungere che il terzo sistema in parola potrà pure applicarsi, ricorrendo agli accumulatori, allorchè l'energia meccanica da utilizzarsi sia prossima alla ferrovia, ma si produca però nelle accennate condizioni di esiguità, variabilità o discontinuità.

E giacchè abbiamo toccato dell'ufficio di volano che gli accumulatori voltaici adempiono in alcuni impianti di trazione elettrica, raccogliendo l'energia allorchè non è utilizzata od è esuberante al bisogno e restituendola quando occorre, non vogliamo tralasciare dal rilevare l'analogia che essi presentano con gli accumulatori idraulici, i quali in importanti installazioni (tra cui ricorderemo soltanto quelle del Rodano) furono adottati per scopi affini, verificandovisi il fatto, in apparenza paradossale, che l'acqua viene anzitutto pompata in serbatoi elevati per essere poscia impiegata a mettere in azione delle turbine od altri motori idraulici.

Ritornando al secondo sistema, che nello stato attuale dell'elettrotecnica è quello più importante e suscettibile di maggiori applicazioni, osserveremo che esso dà luogo a moltissime varietà sia per quanto riflette la disposizione dei propulsori elettrici sui ruotabili, il loro modo di regolazione e di inserzione nel circuito elettrico, sia per quanto riguarda i conduttori che trasmettono la corrente dalle installazioni fisse ai detti propulsori, i quali conduttori possono essere aerei, sotterranei o a livello del suolo, e sia infine per quanto concerne la natura delle correnti d'alimentazione, le quali saranno a bassa o ad alta tensione, continue od alternate.

I propulsori elettrici più generalmente impiegati sono quelli di Sprague, Thomson-Houston, Immisch, i quali si distinguono per la loro leggerezza rispetto alla loro potenza. Essi sono disposti o sopra un apposito carro, che costituisce così una locomotiva elettrica, ovvero sopra uno o più veicoli del convoglio destinati al trasporto dei viaggiatori o delle merci. Talvolta riposano sulla cassa dei veicoli e ne comunicano il moto agli assi mediante cinghie o catene provviste di rulli di tensione affinchè possano permettere le oscillazioni della cassa rispetto al telaio; altra volta le loro armature sono calettate direttamente sulle stesse sale dei ruotabili; altra volta il loro albero di rotazione è cavo e circonda una sala mentre la loro intelaiatura è sostenuta dal telaio del veicolo; in quest'ultimo caso l'albero cavo è unito alle corrispondenti due ruote portanti del veicolo mediante collegamenti flessibili, e siccome tra il detto albero e la relativa sala vi è un sufficiente spazio anulare libero, così la trasmissione del movimento si effettua senza ostacolare i necessari spostamenti del telaio rispetto all'asse montato. Più generalmente però i propulsori, con ingegnosa disposizione, sono portati sia da un asse e sia da una traversa del telaio del ruotabile, e mediante ruote dentate comunicano convenientemente il moto alla sala nonostante le oscillazioni che ricevono dal telaio.

Sinora non si impiegarono per la trazione elettrica che motori a correnti continue. Si potrà però, specialmente nelle regioni montuose come la nostra, presentare l'opportunità di utilizzare allo scopo energie naturali gratuite o quasi, situate a ragguardevoli distanze, ricorrendo alle correnti alternate ad alta tensione ed ai trasformatori onde ridurre in limiti convenienti la spesa d'impianto. In questo caso si sarà naturalmente condotti ad adottare, quali propulsori, dei motori a correnti alternate, tra i quali meritano particolare raccomandazione, sotto questo rispetto, quelli a campo magnetico rotante in vista specialmente della loro proprietà di non aver punti morti e di avviarsi spontaneamente anche sotto carico. Tali motori vennero ideati da due nostri illustri compatriotti e formarono, come è ben noto, la principale attrattiva della recente Esposizione di Francoforte (1).

La inserzione dei propulsori nel circuito elettrico può essere in derivazione od in serie, precisamente come avviene per le lampade elettriche: nel primo caso, che è quello che più frequentemente si riscontra nella pratica, essi sono alimentati da correnti a differenza di potenziale costante, e nel secondo caso invece da correnti di intensità costante.

I propulsori elettrici si possono con molta facilità regolare dal personale di condotta del treno in guisa da fare variare opportunamente la velocità del convoglio, da arrestarlo

(1) Ricordiamo il nostro articolo *Pel trasporto della forza motrice a grandi distanze* (Esperimenti a Francoforte con l'applicazione di un principio dell'ingegnere prof. Galileo Ferraris) nel n. 31 del 1891. (*N. d. R.*).

e da invertirne il movimento. Si aggiunga che essi sono dotati di un'elasticità sia di velocità, sia di sforzo e di potenza che li rende assai adatti alla trazione dei treni.

Quanto ai conduttori elettrici essi sono, come dicemmo, aerei, sotterranei od a livello del suolo. In America, ove i sistemi Sprague e Thomson-Houston incontrarono tanto favore, si riscontra quasi esclusivamente la linea elettrica aerea, che è anche nella generalità dei casi la più economica. Tra le linee sotterranee meritano particolare menzione quelle Lineff e Schuckert per essere perfettamente inaccessibili dal suolo, e così al riparo dalla pioggia, dalla neve e dalle immondizie e nella impossibilità di recare nocumento alle persone ed agli animali transitanti sulla via. Per formarsi un'idea approssimativa della linea Lineff, si osservi che il binario comprende una terza rotaia parallela alle altre due e situata al loro stesso livello, la quale penetra in una condotta sotterranea, ad essa parallela, isolata, ermeticamente chiusa, nella quale trovasi adagiato, al fondo di essa, il canape di alimentazione dell'energia elettrica. Il veicolo su cui trovasi il propulsore elettrico è munito di un potente elettromagnete che agendo sul canape lo solleva e lo mette in comunicazione elettrica colla rotaia ausiliare, la quale essendo alla sua volta in rapporto col detto propulsore fornisce ad esso la necessaria corrente. Il circuito elettrico è completato dalle due rotaie costituenti il binario. Sullo stesso principio si fonda pure la linea di Schuckert che si potè vedere in azione all'Esposizione di Francoforte.

***

Esposte così sommariamente le generalità sulla trazione elettrica, ci resta ad esaminare sotto il punto di vista dell'esercizio i principali caratteri distintivi del sistema che abbiamo visto essere il più importante e ciò nei riguardi degli altri mezzi di trazione. E noteremo anzitutto che rispetto alla trazione animale esso permette di conseguire assai maggiori velocità e superare più ripide salite. A fronte della trazione mediante locomotive presenta i seguenti vantaggi:

1° Minor peso morto da trasportarsi giacchè i treni elettrici o sono privi di locomotive, ovvero, se ne sono provvisti, esse sono assai meno pesanti che non quelle a vapore di pari potenza;

2° Possibilità di raggiungere assai maggiori velocità sia perchè la locomotiva elettrica ed il veicolo automotore elettrico può sempre avere il suo centro di gravità più prossimo al binario che non la locomotiva a vapore, per la quale la caldaia, che deve sovrastare agli assi, sarà sempre di ostacolo all'abbassamento del baricentro, sia perchè ogni asse motore di un treno elettrico ripete in ultima analisi il suo movimento da azioni meccaniche che si approssimano sensibilmente ad una coppia; laddove le locomotive a vapore, in causa del movimento alternativo degli stantuffi e delle relative aste e per essere le due manovelle degli assi motori ed accoppiati calettate a 90° l'una rispetto all'altra — dalle quali circostanze ne consegue pure che le ruote motrici od accoppiate esercitano sulle rotaie una pressione che varia notevolmente durante ogni giro ed è inoltre differente in uno stesso istante per le due ruote situate alle estremità di uno stesso asse, — sono soggette agli anormali movimenti di serpeggiamento, di rinculo, di galoppo e di rullio che oltre all'affaticare le rotaie sono di pregiudizio alla stabilità dinamica di esse locomotive e dei relativi treni;

3° Conseguente minor spesa per l'armamento e le opere d'arte;

4° Sensibile economia nell'energia occorrente a produrre il lavoro di trazione dei convogli sempre quando questi, come generalmente avviene, si succedano con una certa frequenza, specialmente pel minor peso morto dei convogli e perchè tale energia si può in certi casi ottenere mediante forza idraulica, ed ove ciò non fosse possibile si produrrebbe mediante macchine a vapore fisse di grande potenza, a doppia o tripla espansione, provviste di condensatori, riscaldatori, ecc., le quali sono suscettibili di assai maggiori rendimenti che non le locomotive a vapore (1);

5° Infine nessuna esalazione, da parte dei treni, di fumo, scintille, vapore esausto od altre sostanze improprie od esiziali alla respirazione o capaci di causare incendi.

Il successo ottenuto dalla trazione elettrica nelle sue applicazioni alle tramvie e ferrovie secondarie e in particolar modo la possibilità di ottenere colla medesima, con tutta sicurezza, quelle maggiori velocità di cui non sono suscettibili le locomotive a vapore, nonchè la proprietà di cui essa gode di non dar luogo a sostanze irrespirabili, suggerirono di applicarla a nuove ferrovie ordinarie, ovvero a ferrovie ordinarie già esistenti per le quali un aumento nella velocità dei treni determinerebbe con molta probabilità un sensibile incremento nei prodotti del traffico, o nelle quali si riscontrino delle lunghe gallerie in difficili condizioni di ventilazione. E così la Ditta Ganz e C^ia^ di Budapest compilò il dettagliato progetto di una ferrovia elettrica da Vienna a Budapest col quale si riprometteva nientemeno che la velocità di 200 chilometri all'ora! (1). Molti altri progetti vennero inoltre proposti da inventori o da pionieri nelle applicazioni industriali dell'elettricità, sui quali progetti sarebbe troppo lungo il fermarsi.

Intendiamo soltanto di richiamare l'attenzione del benevolo lettore su questo fatto, perchè ci sembra assai sintomatico, che gli stessi Ingegneri delle Strade Ferrate, i quali vi percorsero una lunga carriera e vi raggiunsero i più alti gradi della gerarchia e che per quella tendenza che è naturalissima in loro di affezionarsi ai sistemi ed ai procedimenti che formarono oggetto dei loro studi e delle loro occupazioni, e per quella prudenza che è frutto della loro lunga esperienza e talvolta anche delle loro delusioni, diffidano per lo più delle troppo radicati modificazioni e novità negli strumenti dell'esercizio ferroviario, accolsero abbastanza favorevolmente la trazione elettrica e si mostrarono in parecchi casi caldi propugnatori della sua applicazione alle strade ferrate ordinarie.

***

Abbiamo infatti sott'occhio, per tacere di altri lavori un fascicolo (2) pervenutoci dall'egregio ing. Bonneau, Sotto-Capo delle ferrovie « Paris-Lyon-Méditerranée » col quale egli caldeggia l'impiego della trazione elettrica alle ferrovie ordinarie in luogo di quella a vapore in parecchie circostanze, ed espone inoltre il dettagliato progetto di una locomotiva elettrica a grande velocità, per treni lampo, da lui compilato in unione all'elettricista Desroziers.

Codesta locomotiva è provvista di due assi motori ed uno portante anteriore, tutti tra essi indipendenti. Le quattro ruote motrici hanno il diametro di m. 2.30 al contatto; le due portanti quello di m. 1.40. La distanza tra i due assi motori è di m. 2.460; quello tra l'asse portante e l'asse motore più prossimo è di m. 2. Ciascun asse motore è comandato dall'armatura di una dinamo Desroziers. Questo tipo di dinamo si distingue per la leggerezza dell'armatura, la quale ha la forma di un disco assai sottile ed è costituita da una serie di spirali avvolte sopra un nucleo di carta compressa e collegate tra di esse in modo assai ingegnoso (3). Il telaio della locomotiva elettrica riposa sui relativi assi per mezzo delle boccole a grasso e delle molle, come sulle locomotive a vapore: esso sostiene gli induttori delle due dinamo mediante molle orizzontali e verticali destinate a proteggerli dalle scosse dovute alla strada, alle variazioni delle velocità, ai cambiamenti di direzione, ecc. In ciascuna dinamo il telaio dell'induttore porta i cuscinetti dell'albero

---

(1) Il risparmio di combustibile che nelle condizioni accennate tali macchine fisse consentono di conseguire a fronte delle locomotive a vapore è senza dubbio tale da compensare largamente le perdite di energia che sotto forma di calore avvengono lungo la linea e nei generatori e propulsori elettrici. E infatti tali macchine fisse, tenendo pur conto che il loro lavoro è intermittente, consumano al massimo chgr. 1.2 di carbone per cav. v. all'ora; ammettendo che sia del 10 p. 0[0 la perdita di energia lungo la linea e del 40 p. 0[0 complessivamente quella dovuta alle dinamo generatrici e ricettrici, risulterà che il consumo di combustibile sarà di chg. 1.80 per ogni cav. v. all'ora svolto dai treni: le locomotive a vapore consumano raramente meno di chilogrammi 2.5 di carbone per cav. v. all'ora.

(1) Di questa *ferrovia elettrica Budapest-Vienna* dicemmo brevemente nel n. 1 del corrente anno, pag. 11. (*N. d. R.*).

(2) H. Bonneau et E. Desroziers. — *Étude sur la traction électrique des chemins de fer* (1892).

(3) Vedi P. Verole. — *Le macchine dinamo elettriche ed i trasformatori elettrici* (1891).

Di questa pubblicazione dicemmo nella *Bibliografia* del n. 16 del 1891, pag. 246. (*N. d. R.*).

su cui è calettata l'armatura indotta; tale albero è cavo e circonda un asse motore della locomotiva in guisa da avere rispetto a questo il giuoco di parecchi centimetri, ed è unito alle corrispondenti ruote motrici della locomotiva mediante i noti dischi Raffard e molle sia di gomma, sia metalliche. Il giuoco compreso tra l'albero di ciascuna dinamo ed il corrispondente asse della locomotiva ha lo scopo di permettere a quest'ultimo di assumere dei leggeri spostamenti rispetto al telaio della macchina. Come vedesi, è questa disposizione analoga a quella che abbiamo accennato più sopra parlando delle tramvie elettriche.

Lanciando la corrente d'alimentazione nelle dinamo, le armature non tarderanno ad avviarsi: i dischi calettati sulle estremità degli alberi cavi tenderanno rempre più le molle che li congiungono alle ruote motrici sino a che queste riesciranno a spuntare il treno ed a metterlo in movimento. Il macchinista regolerà, a seconda del bisogno, l'invio dell'energia elettrica nelle dinamo.

La locomotiva in parola pesa 35 tonn. e, secondo le previsioni dei suoi autori, sarebbe suscettibile della velocità massima di 150 chilometri all'ora e svilupperebbe alla periferia delle ruote

38	cavalli	v.	alla	velocità	di	40	chilometri	circa
585	»	»	»	»	»	60	»	»
725	»	»	»	»	»	80	»	»
[illegible]	»	»	»	»	»	100	»	»
1[illegible]	»	»	»	»	»	120	»	»
1[illegible]50	»	»	»	»	»	140	»	
1700	»	»	»	»	»	150	»	»

La locomotiva dovrà naturalmente presentare anteriormente una superficie tale che la resistenza dell'aria (la quale resistenza ad altre velocità diviene assai ragguardevole) risulti la minima possibile, e dovrà inoltre raccordarsi posteriormente col primo veicolo. Tutti i veicoli del treno avranno la stessa esatta sagoma; gli intervalli tra i singoli veicoli dovranno di più essere nascosti da pareti laterali e da tettuc[illegible] fatti da permettere il giuoco dei respingenti; infine [illegible]eicolo di coda dovrà terminare con pareti oblique al suo asse longitudinale onde rendere minima la resistenza passiva determinata dalla depressione che l'aria subisce posteriormente al convoglio.

Per rallentare od arrestare il treno oltrechè del freno elettrico si disporrebbe del freno continuo ed automatico, sistema Westinghouse: il piccolo compressore dell'aria in luogo di essere comandato da una macchinetta a vapore, come nelle locomotive ordinarie, lo sarebbe da un piccolo motore elettrico. Il freno elettrico, che sarebbe affatto indipendente da quello pneumatico, agirebbe soltanto sulla macchina, a somiglianza del freno a controvapore delle ordinarie locomotive.

Sarà realmente in grado una tale locomotiva di rimorchiare i convogli alla ragguardevole velocità di 150 chilometri all'ora sulle attuali linee ferroviarie senza dar luogo ad alcun inconveniente? La sola esperienza, la grande maestra, potrà darci un attendibile parere al riguardo. Tuttavia è certo che mediante le locomotive a vapore, le quali hanno oramai raggiunto pressochè l'ultimo grado di perfezione, non fu possibile ottenere normalmente velocità sensibilmente superiori a 100 chilometri all'ora con ottimo armamento, quale è senza dubbio quella della linea da Londra ad Edimburgo, ove soltanto (prescindendo da qualche tentativo esperimentale di breve durata) e per pochi mesi e con grandi sforzi, per quanto almeno è a nostra cognizione, si ebbero dei treni ad una tale velocità; mentre invece la trazione elettrica schiude ai tecnici un nuovo campo di applicazioni e di ricerche nel quale le alte velocità si potranno senza dubbio più facilmente conseguire.

In quale modo e in quali condizioni la corrente d'alimentazione verrebbe somministrata alla locomotiva elettrica? I nostri Autori non ci danno in proposito molti ragguagli: essi ci dicono che l'energia elettrica arriverebbe ai treni da conduttori posti lungo i binari e vi sarebbe raccolta mediante spazzole, strofinatori o rulli di frizione; che la medesima si genererebbe per mezzo di macchine a vapore e sempre quando fosse possibile di motori idraulici in grandi impianti siti tra loro a distanze dipendenti dal numero, dall'entità e dalla velocità dei convogli simultaneamente in azione, nonchè dalle condizioni planimetriche ed altimetriche delle linee; che codesti impianti sarebbero sussidiati da acconcie stazioni di accumulatori voltaici disposte in località adatte; aggiungendo infine che le vecchie rotaie potrebbero fornire alle Amministrazioni ferroviarie dei conduttori economici. Ma nulla ci dicono intorno alla disposizione che intenderebbero di dare alle linee elettriche, alle massime tensioni che assegnerebbero alle correnti, ai provvedimenti che prenderebbero onde mettere i conduttori nella impossibilità di causare danni ai viaggiatori ed al personale di servizio, ovvero di occasionare perturbazioni o interruzioni nell'esercizio ferroviario.

Noi conveniamo perfettamente cogli egregi Autori che la scelta dei conduttori della loro disposizione e ubicazione, come pure quella degli organi destinati a raccogliere l'energia per alimentare le locomotive elettriche, ecc., debba dipendere dalle condizioni del traffico e da quelle locali di clima, ecc. Avremmo però desiderato che essi avessero studiato in tutti i particolari tecnici ed economici l'applicazione ad un caso concreto, ad esempio alle Gallerie del Moncenisio o del S. Gottardo di cui fanno cenno e per le quali ritengono sia adatta la trazione elettrica, giacchè soltanto colla scorta di un tale particolareggiato progetto ci sarebbe possibile formarci un concetto sulla presumibile opportunità e convenienza del proposto sistema di locomozione.

E nel chiudere questo breve cenno esprimeremo il voto che gli egregi ing. Bonneau e Desroziers abbiano prossimamente a completare, sotto questo rispetto, il loro lavoro, e che questo possa essere seguito da un esperimento pratico, al quale non mancherebbero certo la benevola aspettazione, il conforto ed il più vivo interessamento del mondo ferroviario.

Milano, maggio 1892.

CARTOGRAFIA

Le Regioni d'Italia. — 13 carte disegnate dal cavaliere prof. G. Roggero e da D. Locchi, scala chilometrica 1 : 1,000,000. — Edizione stampata a colori, L. 3. Prezzo di una Carta separata con copertina L. 0.20. — ***Ditta G. B. Paravia e Comp.*** (Figli di I. Vigliardi). Torino-Roma-Milano-Firenze-Napoli.

I nomi dei compilatori e degli editori — meritamente apprezzati in Italia ed all'estero per altri lavori cartografici — sono sicura garanzia che l'opera risponde allo scopo suo, quello cioè di popolarizzare l'insegnamento, lo studio e la conoscenza della geografia di casa nostra. E ciò consegnesi ancora colla modicità del prezzo.

Questa *Grande Carta d'Italia* — che, disposta in un sol foglio, sarebbe di m. 1.21 × 0.98 e perciò assai incomoda a tenersi sott'occhio, fu ridotta in 13 Carte, formanti un *Atlante delle 16 regioni d'Italia*, coll'indicazione delle provincie componenti le singole regioni.

Eccone l'indice completo: 1. Regione *Piemontese* (Alessandria, Cuneo, Novara, Torino); 2. Regione *Ligure* (Genova, Porto Maurizio); 3. Regione *Lombarda* (Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Milano, Mantova, Pavia, Sondrio); 4. Regione *Veneta* (Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza); 5. Regione *Emiliana* (Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia); 6. Regione *Toscana* (Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Siena); 7. Regioni *Marche, Umbria, Lazio* (Ancona, Ascoli Piceno, Macerata, Pesaro e Urbino, Perugia, Roma); 8. Regione *Abruzzi e Molise* (Aquila, Campobasso, Chieti, Teramo); 9. Regione *Campana* (Avellino, Benevento, Caserta, Napoli, Sorrento); 10. Regione *Pugliese* (Foggia, Bari, Lecce) e *Basilicata* (Potenza); 11. Regione *Calabrese* (Cosenza, Catanzaro, Reggio di Calabria); 12. Regione *Siciliana* (Caltanisetta, Catania, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa, Trapani); 13. Regione *Sarda* (Cagliari, Sassari).

Per ciascuna regione sono nettamente segnati i capoluoghi di provincia, di circondario e di mandamento; i Comuni; le ferrovie al corrente; le strade di 1ª, 2ª e 3ª classe; fiumi, laghi, monti, valli, ecc.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la prossima apertura di nuove linee della Mediterranea.
(Linee Roma-Segni e Velletri-Terracina).

Secondo la legge 1888 le *linee Roma-Segni* e *Velletri-Terracina* debbono essere aperte all'esercizio in questo mese di maggio.

Ora le linee sono ultimate; e la Società del Mediterraneo ha presentato al Governo la proposta di aprirle amendue il 27 corrente. Ed ha rassegnato pure l'orario relativo, provvisorio dal 27 corrente al 1° luglio p. v.

Si è dovuto provvedere con orario provvisorio fino al 1° luglio, a motivo che solo per tale epoca può andare in attività l'orario della linea Roma-Napoli, stato concordato dalla predetta Amministrazione con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, come abbiamo già annunciato nelle « Informazioni » del n. 18, pag. 278.

Fra Roma e Segni, i treni della linea Roma-Napoli percorreranno la nuova via con lievi varianti alle ore attuali di partenza e d'arrivo a Roma.

Si attende che il Governo autorizzi la visita ufficiale di ricognizione delle dette linee; in seguito della quale sarà da prendersi una deliberazione rispetto all'apertura conformemente alla disposizione della legge che fissa il 27.

(Tronco Acqui-Asti della linea Genova-Acqui-Asti).

Ci viene annunziato essere intendimento di alcuni Comuni, che contribuirono nella costruzione della *linea Genova-Acqui-Asti* — ritenuto che sono quasi ultimati i lavori sul *tronco Acqui-Asti* — di chiedere che venga aperto all'esercizio, almeno per la stagione della vendemmia prossima, facendo voti che il Governo dia la necessaria autorizzazione e magari contribuendo essi al pagamento di una parte dell'annualità antecipata.

(Linea Cuneo-Saluzzo).

Essendo completamente ultimati i lavori della *linea Cuneo-Saluzzo*, e del suo allacciamento alle linee attuali, di Savigliano e di Moretta, la Società del Mediterraneo ha pregato il Governo — come abbiamo già accennato nelle « Informazioni » del n. 16, pag. 243 — a voler fissare il giorno dell'apertura al pubblico esercizio, essendo tutto pronto e già inviato il personale nelle stazioni e lungo la linea.

><

Ferrovia Napoli-Nola-Baiano.
(Circa la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio).

Sappiamo che il signor Franz Philippson, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione e legale rappresentante della Società per la ferrovia Napoli-Nola-Baiano, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Baiano-Avellino — di cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 15, pag. 228 — alle condizioni e colle sovvenzioni da stabilirsi di comune accordo fra il Governo, la Provincia ed i Comuni interessati.

><

Stazione di Palidoro (linea Roma-Pisa).
(Progetto di spostamento ed ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione Governativa il progetto per lo spostamento ed ampliamento della stazione di alidoro nella linea Roma-Pisa e per la formazione del nuovo piazzale del fabbricato viaggiatori della stazione medesima.

La spesa preventivata per l'esecuzione degli occorrenti lavori ammonta a L. 46,400.

Il progetto considera: 1. L'adattamento ad uso fabbricato viaggiatori ed alloggi della casa cantoniera al chilometro 40.975; 2. La costruzione di un terzo binario e di due marciapiedi; 3. L'impianto di un piano caricatore con relativo binario; 4. La costruzione di un binario morto.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo.
(Nuove istanze per la concessione della costruzione e dell'esercizio).

C'informano da Bari che quell'Amministrazione Provinciale ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici le deliberazioni dei Comuni e di altri enti morali interessati nella ferrovia Bari-Locorotondo, colle quali si fanno vive istanze al Governo affinchè venga sollecitata la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia predetta.

Del progetto di tale linea ci occupammo già a suo tempo.

><

Stazione di Avellino.
(Per modificazioni al progetto di ampliamento).

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha restituito all'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo il progetto da essa compilato per l'ampliamento della stazione di Avellino, affinchè vi siano introdotte alcune modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Di questo progetto dicemmo nelle « Informazioni » del n. 42 del 1891, pag. 671.

><

Progetti di lavori della Rete Adriatica.
(Sostituzione di sbarre manovrabili a distanza, ecc. in alcuni passaggi a livello di linee del Veneto).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto dei lavori occorrenti per la sostituzione di sbarre manovrabili a distanza alle attuali barriere girevoli ed alle chiusure a catena esistenti in alcuni passaggi a livello delle *linee: Verona-Venezia; Verona-Confine Tirolese; Verona-Rovigo;* e *Mestre-Portogruaro.* I detti passaggi a livello sono 32, così distribuiti:

1.	Linea	Verona-Venezia .	N. 2	L.	2,430
2.	»	Verona-Ala . .	» 4	»	4,560
3.	»	Verona-Rovigo .	» 22	»	25,480
4.	»	Mestre-Portogruaro	» 4	»	5,050
		Spesa totale . .		L.	37,520

Alla esecuzione dei lavori sarà provveduto in economia; le sbarre verranno fornite dall'Amministrazione sociale.

(Prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di Sesto Fiorentino e di Montale-Agliana).

La predetta Amministrazione ha sottoposto all'approvazione governativa altro progetto riguardante il prolungamento dei binari d'incrocio nelle *stazioni di Sesto Fiorentino e di Montale-Agliana, nella ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa.*

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, compreso il valore del materiale metallico di armamento, ammonta a L. 30,316.

I movimenti di terra e le opere murarie saranno affidati a cottimo ad una Impresa di fiducia dell'Amministrazione; i lavori di armamento verranno eseguiti in economia; e la fornitura e posa in opera di una travata metallica da stabilirsi sulla strada del Cauto, si propone di affidarle alle Officine sociali di Pontassieve.

><

Sentenza della Corte di Cassazione di Roma circa la responsabilità delle Società Ferroviarie nei ritardi dei treni.

La Corte di Cassazione di Roma (Seconda Sezione Penale, estensore Petrella) si è pronunciata sul ricorso del commendatore Mattia Massa, Direttore Generale della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, il quale — essendo stato ritenuto responsabile personalmente e direttamente del ritardo di 70 minuti, con cui il 13 novembre 1890, il treno-omnibus, n. 236, in partenza da Napoli, era giunto in Roma — era stato dal pretore urbano di Roma e poi dal Tribunale della stessa città condannato a L. 1000 di multa, commutabili in carcere in caso di mancato pagamento.

La Corte di Cassazione di Roma, con una elaboratissima sentenza, pose nel nulla i due precedenti giudicati, fermando la massima che — se è vero che le penalità sancite dalla legge pei ritardi nell'arrivo dei treni hanno il carattere delle pene vere e proprie, di cui si occupa il Codice penale, e devono essere applicate dal giudice penale — è indiscutibile d'altra parte che la *Società Ferroviaria, e per essa il Direttore, non è che responsabile civile dei detti ritardi*, e solo gli impiegati ed agenti delle Strade Ferrate possono, quando il ritardo è loro imputabile, incorrere nella contravvenzione e nella pena stabilita dal Regolamento.

Tale importantissimo giudicato è l'ultimo verbo nella tanto dibattuta controversia, sulla quale durano sempre discordi i responsi dei giuristi ed, ancor più, dell'Autorità giudiziaria.

><

Conferenze ferroviarie nazionale e internazionali per l'applicazione della Convenzione internazionale circa il trasporto delle merci in strada ferrata.

Allo scopo di procedere a studi preliminari per coordinare colle disposizioni della Convenzione di Berna, pel trasporto delle merci in strada ferrata, la legislazione interna — secondo anche l'*Ordine del giorno* votato dal Parlamento (1) nell'approvare tale Convenzione — è stata indetta per il 9 corrente una Conferenza alla quale prenderanno parte i Delegati delle Amministrazioni dell'Adriatica e della Mediterranea.

Alla medesima faranno seguito altre Conferenze colle Amministrazioni estere, onde concretare, di comune accordo, le nuove norme pel servizio cumulativo internazionale in armonia colla Convenzione stessa.

Circa le ratifiche di questa Convenzione, da parte degli Stati partecipanti, vedi nelle « Informazioni » del n. 18, pag. 280.

><

Congresso internazionale ferroviario a Pietroburgo.
(Durata della Sessione).

A complemento di quanto abbiamo annunciato nello speciale articolo nel n. 18, pag. 274, aggiungiamo che il Comitato di Direzione della Commissione internazionale per il Congresso informaci che lo Czar ha definitivamente fissata la durata della prossima Quarta Sessione a Pietroburgo dal 20 agosto al 3 settembre.

Quanto prima sarà pubblicato il programma.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Stato lavori tronco Val d'Inferno-Ormea 1° aprile 1892).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del 4° tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Val d'Inferno e Ormea, in appalto all'Impresa Cesare Rosazza, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° aprile p. p.

Le *espropriazioni* sono compiute. Le *opere d'arte speciali* sono due: il viadotto Isolalunga, che ha chiusi venti archi; ed il viadotto Ormea, che ha chiusi 36 archi. Le *gallerie naturali* possono considerarsi ultimate, e le *gallerie artificiali*, in numero di 5, trovansi in corso di avanzata costruzione. Nella *stazione d'Ormea* tutti i fabbricati sono pressochè compiuti, e così quelli della *fermata di Nasagò*.

La *situazione degli altri lavori* risulta dal seguente specchietto:

		Previsto	Ultimato	In costruz.	Da iniziare
Opere d'arte minori	N.	52	39	7	6
Muri di sostegno	»	9	8	1	—
Muri di controriva	»	8	4	1	3
Case cantoniere	»	8	6	1	1
Deviazioni di strade	»	34	11	20	3
Opere di consolidamento	»	4	3	1	—
Passaggi a livello	»	7	—	3	4

L'importo dei lavori eseguiti a marzo p. p. rileva a circa L. 2,280,000.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato lavori tronco Sora-Balsorano al 1° aprile 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto all'Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° aprile 1892.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto marzo p. p. ammonta a L. 1,425,000.

Le continue e dirotte pioggie e le piene del Liri hanno prodotto frane e scoscendimenti nelle trincee e nei rilevati causando in conseguenza dei danni.

Le *espropriazioni* possono considerarsi completamente definite.

Durante il mese di marzo i *movimenti di terra* restarono limitati come in passato ai primi 11 chilometri del tronco e progredirono con sufficiente attività. Trovansi quasi ultimate N. 26 *opere d'arte minori;* N. 4 sono in costruzione e le rimanenti 50 sono tuttora da iniziare. Le due *opere d'arte speciali*, consistenti in due ponti sul Liri, sono entrambe in costruzione. Delle *case cantoniere*, che sono in numero di 11, solo tre sono in costruzione; le rimanenti devono ancora incominciare. Le *garette* previste sono 6, delle quali 2 sole incominciate. Non si è ancora posto mano ai *fabbricati* della stazione di Balsorano.

Delle due *gallerie* progettate lungo il tronco quella di Marianello, lunga m. 350, è compiuta, meno le testate, e quella Rampucci, della lunghezza di m. 575, presentava al 1° aprile il seguente avanzamento: *scavo*, avanzata m. 148; calotta m. 130; strozzo m. 104; piedritti m. 104; regolamento m. 100; *muratura*, calotta m. 118; piedritti m. 104; arco rovescio m. 104.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possano approvare i progetti seguenti:

1. Progetto della Società delle Strade Ferrate Meridionali relativo alla costruzione di una scogliera a difesa della *ferrovia Bologna-Pistoia* contro le corrosioni del fiume Reno, al chilom. 22.835;

2. Progetto della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, riguardante la esecuzione di lavori di consolidamento del rilevato ferroviario al chilom. 179.600, della

(1) Il citato *Ordine del giorno*, proposto dalla Commissione della Camera dei Deputati ed approvato dalla Camera e dal Senato, fu da noi pubblicato nel n. 13, pagina 196. — Per richiamo, poi, all'andamento parlamentare del Disegno di legge « *Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata* » facciasi capo alla nostra « Cronaca parlamentare » del n. 15 sotto « Senato ».

linea da Canicattì a Licata, con annesso preventivo di spesa di L. 41,681.64;

3. Progetto della Società per le Strade Ferrate Meridionali, riguardante la esecuzione dei lavori occorrenti per il prolungamento della galleria di Castelnuovo sulla *ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;*

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa approvarsi il *progetto di appalto della fornitura di ferri minuti di armamento* occorrenti pei tronchi della *ferrovia Battipaglia-Castrocucco,* compresi fra Celle e Castrocucco.

La fornitura è divisa in due lotti, di cui il primo per le stecche e piastre dell'importo presunto di L. 136,500, ed il secondo per le chiavarde e gli arpioni dell'importo presunto di L. 67,600. Perciò, comprese L. 1900 per imprevisti, l'ammontare complessivo della fornitura di cui trattasi rileva a L. 206,000.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre manifestato l'avviso che si possa approvare lo schema di transazione concordato dall'Amministrazione governativa col signor principe Lancellotti per la definizione di vertenza insorta in dipendenza di espropriazione di terreno, avvenuta per la costruzione della *ferrovia da Roma a Solmona.*

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di estensione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali (esercente della *Rete Adriatica*), anche in nome e per conto di quella delle Ferrovie del *Mediterraneo*, ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per l'estensione della *tariffa eccezionale n. 1001* (piccola velocità) ai trasporti di *fuligine* a vagone completo.

(Proposta di aggiunte).

Le Amministrazioni ferroviarie del *Mediterraneo,* dell'*Adriatico* e della *Sicilia* hanno, di comune accordo, presentato all'approvazione governativa le seguenti proposte:

« Nell'elenco delle merci fruenti di tariffe speciali a » grande velocità e piccola velocità accelerata, a p. 175, » della tariffa (edizione luglio 1890), sono introdotte le » seguenti aggiunte:

« *Margarina*, colla indicazione delle tariffe speciali » n. 1 e 3 nella prima colonna, e 50 e 55 nella terza;

« *Margarina burrificata* (burro artificiale), colle iden- » tiche indicazioni di tariffe come sopra proposte per la » *margarina;*

« Le voci *margarina* e *margarina burrificata* (burro » artificiale) sono pure introdotte nell'elenco delle tariffe » speciali n. 3 (grande velocità) e n. 50 e 55 (a piccola » velocità accelerata) ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto del tronco Ponte a Moriano-Bagni di Lucca della *ferrovia Aulla-Lucca;*

2. Progetto di lavori di completamento lungo il tronco Loreo-Chioggia della *ferrovia Adria-Chioggia;*

3. Progetto di lavori di completamento del tronco S. Donà-Portogruaro nella *ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;*

4. Proposta per lo spostamento di un passaggio a livello sul tronco Sassuolo-Modena della *ferrovia Sassuolo-Modena;*

5. Progetto per il prolungamento della strada parallela a monte della stazione di Ponte a Moriano fino alla strada dei Santi, lungo la *linea Aulla-Lucca.*

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 2 maggio 1892 (N. 104). — **Regio Decreto 14 aprile 1892,** col quale è inscritta nell'elenco delle provinciali di Napoli la strada da Calvizzano a S. Maria a Cubito.

Gazzetta Ufficiale del 4 maggio 1892 (N. 106). — **Relazione e Regio Decreto 21 aprile 1892,** con cui dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto al capitolo n. 108 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1891-92, è autorizzata una 15ª prelevazione nella somma di lire centomila (L. 100,000), da portarsi in aumento al capitolo N. 212 « Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il N. 15 della tabella *D* annessa alla legge 23 luglio 1881, N. 333 », dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio predetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in Legge.

— **Progetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade ferrate italiane nel mese di **gennaio 1892**, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1891, pubblicato dal R. Ispettorato Generale.

Gazzetta Ufficiale del 5 maggio 1892 (N. 107). — **Regio Decreto 24 marzo 1892,** numero **200,** col quale è approvato il Regolamento per la fabbricazione dei pesi, delle misure e degli strumenti per pesare e per misurare, allegato al presente decreto, vidimato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro degli Affari Esteri, *interim* di Agricoltura, Industria e Commercio, con decorrenza dal 1° gennaio 1893.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Materiale rotabile in servizio e in costruzione al 1° marzo 1892.* — Pari al prospetto del materiale della Mediterranea al 1° marzo 1892, pubblicato nel n. 18, pag. 281, componiamo ora il prospetto del materiale dell'Adriatica alla stessa data.

Materiale	In servizio	In costruzione	Totale
1. *Locomotive.*			
Numero complessivo . . .	1,087	20	1,107
Per ogni chilometro . . .	0.199	0.004	0.203
2. *Carrozze.*			
Numero complessivo . . .	3,128	40	3,168
Per ogni chilometro . . .	0.574	0.007	0.581
3. *Bagagliai.*			
Numero complessivo . . .	665	»	665
Per ogni chilometro . . .	0.122	»	0.122
4. *Carri.*			
Numero complessivo . . .	20,370	152	20,522
Per ogni chilometro . . .	3.739	0.028	3.767

Per richiamo a precedenti prospetti dell'*Adriatica* e della *Sicula* vedi n. 6, pag. 89.

Ferrovia Sparanise-Gaeta. — *Inaugurazione.* — Il 3 corrente fu inaugurata la linea Sparanise-Gaeta della Rete Mediterranea.

Intervennero: il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca; il Sotto-Segretario di Stato per la Marina, on. Corsi; Deputati e Senatori; il Prefetto della Provincia di Caserta, i Presidenti del Consiglio e della Deputazione provinciale ed altre Autorità provinciali e comunali; per la Mediterranea il senatore Allievi, Vice-Presidente del Consiglio d'Ammi-

nistrazione, il Direttore Generale comm. Massa, il Direttore delle Costruzioni comm. Oliva ed altri funzionari.

Il treno inaugurale, partito alle 7.30 ant. da Sparanise, giunse a Gaeta alle 11, dopo essersi fermato nelle stazioni della linea imbandierate e gremite di una folla plaudente.

A Gaeta vi fu una refezione nella Casa municipale. Brindarono, applauditi, i deputati Corsi, Testa, Grossi, Visocchi ed Amore, ed i Sindaci di Gaeta e di Formia.

Risposero il senatore Allievi per la Mediterranea e il ministro Branca, amendue applauditissimi.

Il Ministro riconobbe l'utilità del congiungimento della linea Velletri-Terracina colla linea Sparanise-Gaeta. Disse che le condizioni attuali impongono al Governo una maggiore riserva e ponderazione, e conchiuse che la momentanea sosta giova a raccogliere le forze e preparare un miglior avvenire.

— *Apertura all'esercizio della linea.* — Il giorno 4 corrente, poi, fu aperta all'esercizio la nuova linea, la quale comprende: le stazioni di Carinola, Sessa Aurunca, SS. Cosma e Damiano Castelforte, Minturno, Formia e Gaeta, abilitate a tutti indistintamente i trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio interno della Rete e cumulativo italiano; le stazioni di Cellole Fasani e Cascano, ammesse al trasporto, pure in servizio interno e cumulativo italiano, dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, limitatamente però alle spedizioni di peso non eccedenti i 50 chilogrammi ciascuna; la fermata di Maiorisi, abilitata al solo trasporto dei viaggiatori da e per le stazioni della nuova linea.

Il servizio dei treni è fatto da tre coppie di treni misti nei due sensi.

Sul tracciato e sulle opere della ferrovia Sparanise-Gaeta — lunga chilometri 60 — non ci occorre ripetere quanto pubblicammo periodicamente durante il corso dei lavori. Ed aggiungiamo soltanto, circa il suo andamento generale, che fino al km, 3.220 servono per la nuova linea i binari stessi di quella Napoli-Roma, e che dopo il km. 3.220 la linea si sviluppa su sede propria nell'alta valle del torrente Savone, terminata la quale, passa nella valle del fiume Garigliano, che attraversa al km. 28.709.

Osserviamo piuttosto cha questa è la terza linea della Rete Mediterranea che nel corrente anno apresi all'esercizio, tra le sei di cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 8, pag. 18, e parzialmente poi nei numeri di cui in *nota* (1).

Ferrovia Bologna-Verona. — *Per la sollecita costruzione.* — In seguito ad atti e sollecitazioni, intorno ai quali rinviamo i nostri lettori al n. 12, pag. 184, degli enti interessati nella pronta costruzione della linea Bologna-Verona, pervenne al Municipio di Verona una *lettera del Ministro dei Lavori Pubblici:*

« Come ebbi a dichiarare nelle recenti discussioni sulla legge ora approvata sui provvedimenti ferroviari — scrisse il Ministro in data del 2 corrente — il Governo, nello studio dell'altra legge che si è obbligato di presentare entro l'anno 1893, non mancherà di tener conto delle ragioni delle Provincie interessate alla costruzione della linea Bologna-Verona.

« Nel confermare tali dichiarazioni, ora aggiungo che continuano gli studi sia per stabilire definitivamente il tracciato della linea nel modo che meglio valga a conciliare con gli interessi generali quelli delle diverse Provincie, sia per risolvere, nel concetto medesimo, le questioni che si riferiscono all'innesto di quella linea nella stazione di Verona.

« Siffatti studi dovranno fornire gli elementi che occorrono per concretare, con la dovuta conoscenza di causa, le disposizioni legislative dirette ad assicurare la completa costruzione del tratto S. Felice-Verona ».

Tramvia della Riviera (Vicenza). — *Per la costruzione.* — Annunciano da Noventa Vicentina all'*Adriatico* che qualche Società assuntrice di lavori ha chiesto, per esaminarlo, il vecchio progetto della tramvia. Si ha fiducia di porre termine alla lunga faccenda, qualora fosse accordato un maggiore sussidio chilometrico.

E noi, per richiamo alla lunga questione, citiamo il nostro n. 48 del 1891, pag. 767.

Ferrovia aerea dell' Esposizione Italo-Americana di Genova. — Riportiamo dal *Secolo XIX:*

« Una delle caratteristiche principali dell'Esposizione Italo-Americana sarà senza dubbio la ferrovia aerea, a mezzo della quale il pubblico potrà compiere un tragitto di centosessanta metri circa in carrozzella, ad un'altezza tale da poter comodamente dominare tutto il panorama dell'Esposizione.

« La ferrovia aerea, che ha testè ottenuto un trionfale successo in Inghilterra ed in Germania, verrà esercita dal concessionario signor Giuseppe Phillips di Londra, per conto del quale avrà luogo di questi giorni l'impianto.

« Tale ferrovia sarà alta dal suolo 20 metri circa, e sarà sostenuta alle testate da due torri della dimensione di 70 metri quadrati alla base.

« Con pochi soldi, i visitatori dell'Esposizione potranno compiere una gita che avrà qualche punto d'analogia con quelle che pochi privilegiati possono compiere, con molta maggior spesa e pericoli, in pallone.

« La ferrovia aerea comincierà a funzionare dal primo giorno dell'apertura dell'Esposizione.

« Finora di tali ferrovie non se ne ebbero che a Brema, al Cristal Palace di Londra ed a Newcastle ».

Notizie Ferroviarie Estere

Compagnia Internazionale dei « Sleeping Cars ". — *Dalla relazione 1891.* — Il 19 aprile u. s. si tenne a Bruxelles l'Assemblea generale ordinaria della *Compagnie Internationale des wagons-lits et des grands Express Européens:* dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo le seguenti cifre:

Materiale: 274 carrozze e 33 bagagliai in servizio al 31 dicembre 1890; 27 carrozze poste in servizio durante il 1891; 44 carrozze e 11 bagagliai in costruzione al 31 dicembre 1891.

Giorni-vettura d'esercizio: Nel 1891, n. 68,743 contro n. 61,238 nel 1890, con un aumento del 12.25 0[0 nel 1891, e cioè:

		1890	1891
Servizi ordinari	N.	35,376	38,831
Ristoranti	»	13,209	16,930
Treni di lusso	»	12,653	12,982
	N.	61,238	68,743

Spese di esercizio: Nel 1891 fr. 2,758,082.67 contro fr. 2,415,462.69 nel 1890, con un aumento del 14.18 0[0 nel 1891.

Prodotti dell'esercizio: Nel 1891 fr. 5,041,001.78 contro fr. 4,518,399.44 nel 1890, con un aumento dell'11.56 0[0 nel 1891, e cioè:

		1890	1891
Servizi ordinari	fr.	1,783,290.16	1,908,603.91
Ristoranti	»	1,075,027.02	1,383,673.31
Treni di lusso	»	1,660,082.26	1,748,724.56
	fr.	4,518,399.44	5,041,001.78

Beneficio netto dell'esercizio: Nel 1891 fr. 2,590,198.24 contro fr. 2,368,764.77 nel 1890, donde un aumento di fr. 41,451.11 nell'esercizio 1891.

Circa *l'estensione o la rinnovazione del servizio,* nella relazione non si fa parola dell'Italia che per accennare che

(1) *Linea Campiglia-Piombino* nei numeri: 9, pag. 133; 11, pag. 166; 14, pagina 213; 15, pag. 225. — *Linea Avellino-Rocchetta Melfi* nei numeri: 11, pag. 166; 12, pag. 182. — *Linea Cuneo-Saluzzo* nei numeri: 12, pag. 182; 13, pag. 197; 15, pag. 228; 16, pag. 243; ed in questo numero, pag. 293. — *Linea Sparanise-Gaeta* nel numero 14, pag. 213. — *Linea Roma-Segni,* n. 12, pag. 182; e in questo numero, pag. 293. — *Linea Velletri-Terracina,* in questo numero, pag. 293. — *Linea Genova-Acqui-Asti,* in questo numero, pag. 293.

Circa lo *stato dei lavori di queste linee al 1° aprile 1892,* v. n. 16, pag. 241.

la Società Italiana per la Rete Adriatica ha sottoposto alla ratifica del Governo la rinnovazione della Convenzione colla Compagnia sino al 30 giugno 1905.

Per il *Resoconto del 1890* vedi n. 19 del 1891, pag. 300.

Ferrovie Francesi. — *Riassunto complessivo dei prodotti delle ferrovie francesi d'interesse generale nel 1891 in confronto al 1890.* — A complemento e maggiore estensione delle notizie date nel n. 18, pag. 282, pubblichiamo per l'intero esercizio 1891 il seguente prospetto, pari al prospetto pubblicato nel n. 46 del 1891, pag. 738, per il primo semestre dell'anno stesso, e a quello del n. 6 del corrente anno per le sole grandi Compagnie nell'intero anno 1891.

Ferrovie	Lunghezza al 31 dicembre 1891	Chilom. 1890	Prodotti complessivi 1891	Franchi 1890	Prodotto giorn.-km. 1891	Franchi 1890
Rete dello Stato	2,665	2.658	837,428,029	36,097,756	39	37
Comp. Nord . .	3,596	3,596	187,579,000	185,830,662	143	142
» Est . .	4,425	4,369	143,021,823	139,178,828	89	87
» Ouest . .	4,875	4,787	146,788,270	140,823,205	83	81
» Orléans .	6,357	6,071	170,544,545	164,447,196	75	74
» P.-L.-M.	8,373	8,251	361,874,712	347,655,456	120	116
» Mont-Cenis	132	132	5,068,940	4,975,357	105	103
» Midi . .	3,029	2,970	90,404,769	89,527,281	82	83
Ceinture de Paris	32	32	6,779,420	6,346,339	580	543
G.de Ceint. de Paris	141	141	4,825,981	4,375,433	94	85
Compagnie diverse	694	492	7,578,191	7,130,025	37	48
Ferr. non concesse	309	309	1,200,285	1,110,426	11	11

L'aumento nel prodotto lordo, come già accennammo nel nostro n. 18, è di oltre 35,500,000 fr.; e questo è dovuto non soltanto all'estensione della rete, ma al maggior traffico, come appare dal prodotto chilometrico medio annuale che per tutta la rete francese fu di fr. 34,269 nel 1891 contro fr. 33,774 nel 1890.

Nel corso dell'anno 1891 furono aperti 821 chilometri di nuove linee, cioè: 619 appartenenti alla Rete dello Stato ed alle grandi Compagnie dell'Est, dell'Ouest, d'Orleans, di P.-L.-M. e del Midi (non avendo la Compagnia del Nord aperto nel 1891 alcuna nuova linea); e 202 alle Compagnie secondarie, cioè Società delle ferrovie economiche, Società dei Dipartimenti e Compagnia del Sud della Francia.

Circa la *lunghezza totale della rete ferroviaria francese* al 1° gennaio 1892 — e cioè delle linee d'interesse generale, delle linee d'interesse locale e delle linee di tramvia — vedi n. 11, pag. 169.

Ferrovie Svizzere. — *Per l'introduzione del tempo medio dell'Europa centrale nel servizio.* — L'*Unione delle Strade Ferrate svizzere* si è pronunciata a grandissima maggioranza, cioè all'unanimità meno la *ferrovia Giura-Sempione* e la *Giura-Neuchatellese*, per l'introduzione del tempo medio dell'Europa centrale nel servizio delle ferrovie, nel pensiero che l'unità di tempo sia introdotta contemporaneamente per tutte le imprese di trasporto pubbliche nella Svizzera, quindi anche per le amministrazioni della posta e dei telegrafi, e che tutti gli altri servizi privati abbiano ad aderire a quest'unità.

È in questo senso che la Presidenza dell'Unione delle ferrovie mandò uno scritto al Dipartimento delle poste in cui, basandosi sopra la considerazione di quanto fecero le Amministrazioni delle ferrovie austriache e della Germania meridionale, comprese quelle dell'Alsazia e Lorena, che hanno adottato la introduzione delle ore per zone, porta a cognizione del Dipartimento stesso le seguenti risoluzioni:

1. La conferenza dell'Unione delle Strade Ferrate si pronuncia all'unanimità per l'introduzione di un tempo unico (ore per zone), per le ferrovie svizzere, per le amministrazioni svizzere delle poste e dei telegrafi, e ciò non soltanto per il servizio interno, ma anche per rispetto al pubblico, essendo nell'interesse della sicurezza del servizio di far cessare un tempo speciale di servizio;

2. La maggioranza delle Amministrazioni è per l'accettazione del tempo dell'Europa centrale, giacchè la maggior parte della Svizzera cade in questa zona e perchè in tal modo si ottiene per la più gran parte della popolazione l'accordo coll'estero. Le Amministrazioni della ferrovia Giura Sempione e della ferrovia del Giura neuchatellese sono del parere che una tale quistione non sia ancora matura,

3. Le Amministrazioni dell'Unione delle Strade Ferrate svizzere sono pronte ad introdurre il tempo unico per zone contemporaneamente con un cambiamento degli orari e ad elaborare i progetti d'orari su questa nuova base.

— *L'esercizio 1891 della Ferrovia Centrale.* — I conti dell'esercizio del 1891 della Ferrovia centrale si chiudono con un minor introito di fr. 486,000 in paragone al 1890. La somma da ripartirsi è di fr. 2,435,000 e permetterà di distribuire un dividendo di 22 franchi.

— *Per l'acquisto della Ferrovia Centrale da parte del Cantone di Berna.* — Un telegramma da Berna in data 4 corrente ha annunciato che il Governo del Cantone di Berna incaricò Scheurer, Direttore delle Finanze, di intavolare con un gruppo di banchieri germano-svizzeri i negoziati per l'acquisto della Rete ferroviaria centrale al corso di 750 contro rendita bernese al 3 1|2 per cento. Tratterebbesi complessivamente d'un affare di 75,000,000 di franchi.

Ed a proposito dell'acquisto della *Ferrovia Centrale da parte del Governo Cantonale di Berna in rapporto col traforo del Sempione*, leggiamo nella *Lombardia :*

« Questo passo del Governo Bernese ha una grande importanza, perchè si riprende con esso il lavoro veramente patriottico della *nazionalizzazione delle ferrovie* (1).

« Per il Cantone di Berna, poi, la cosa ha una speciale importanza, perchè gli fa riprendere una posizione assai influente nel traforo del Sempione.

« Infatti, se si conferma la notizia corsa recentemente, e senza importanza apparente, che Berna voglia far studiare la congiunzione di Thun con Briga, Berna diventerebbe lo sbocco naturale della linea del Sempione, con enorme vantaggio per il pubblico traffico, perchè metterebbe l'Italia in linea diretta con Berna, Belfort e Parigi, invece di seguire il lungo giro della Valle del Rodano, Friburgo, Berna.

« Egli è certo che una seconda linea che faccia capo a Briga sarebbe la soluzione immediata del traforo del Sempione ».

Notizie Diverse

Debiti pubblici d'Italia. — *Situazione al 31 marzo 1892.* — Dalla situazione al 31 marzo 1892 (3° trimestre dell'esercizio 1891-92) dei debiti pubblici dello Stato, amministrati dalla Direzione generale del Debito pubblico e dalla Direzione generale del Tesoro riassumiamo le seguenti cifre complessive :

Indicazione dei debiti	Consistenza dei debiti al 31 marzo 1892 in rendita	in capitale
Gran Libro . . L.	448,730,078.42	9,060,007,034.40
Rendite da trascrivere nel Gran Libro »	436,222.34	8,748,066.75
Rendita in nome della Santa Sede. . »	3,225,000 »	64,500,000 »
Debiti inclusi separatamente nel G. L. »	19,384,613.82	440,286,654.70
Contabilità diverse »	32,467,577.53	789,450,638.65
Totale . . L.	504,243,492.11	10,362,992,394.50

Per pari prospetto al 30 giugno 1891 (chiusura dell'Esercizio 1890-91), vedi n. 31 del 1891, pag. 498.

Circa l'ammontare del Debito pubblico italiano e il consumo patrimoniale alla fine di esercizi dal 1862 al 1891-92, vedi n. 14 del 1892, pag. 219.

Concorso per il progetto di un ponte a Pietroburgo. — Il Municipio di Pietroburgo ha aperto un concorso per lo studio di un progetto di ponte fisso sulla Newa. Il preventivo per la spesa di costruzione è fissato in 6,000,000 di rubli. Gli studi debbono essere presentati non più tardi del 2|14 ottobre p. v.

Tre grandi premi sono stabiliti: il 1° di rubli 6,000; il 2° di rubli 3,000; il 3° di rubli 1,500. Eventualmente possono essere stabiliti altri premi di rubli 1,500 ciascuno.

(1) Circa il rinnovarsi della questione della *nazionalizzazione delle ferrovie in Svizzera*, vedasi il n. 6, pag. 90.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 37,520 * per sostituzione di sbarre manovrabili a distanza alle attuali barriere girevoli, ecc., in alcuni passaggi a livello di *linee del Veneto;*

L. 30,316 *, compreso il valore del materiale metallico di armamento per prolungamento dei binari d'incrocio nelle *stazioni di Sesto Fiorentino e Montale Agliano della linea Firenze-Pistoia-Pisa;*

L. 15,950, per la sistemazione dei binari in servizio della R. Dogana, in stazione di Santa Maria Novella a Firenze;

L. 8100, per provvedere alla esecuzione dei lavori di sistemazione di tre manufatti in muratura, situati ai chilom. 95.150, 106.664 e 112.088 della ferrovia da Mestre a Cormons.

Rete Mediterranea. — L. 46,400 *, per spostamento ed ampliamento della *stazione di Palidoro* lungo la *linea Roma-Pisa;*

L. 66,000, per la rinnovazione della massicciata sui binari della stazione di Pisa-Centrale;

L. 6500, per la ricostruzione parziale e saltuaria della muratura di rivestimento nella galleria di Monvalle, fra le progressive chilometriche 31.068.71 e 31.345.04 del tronco di ferrovia da Oleggio a Pino;

L. 4950, per la esecuzione dei lavori di fondazione del macchinario per l'impianto della illuminazione elettrica nei fabbricati del terzo gruppo delle nuove officine di Torino.

3. — Gare aperte.

SPAGNA. — *Giunta pei lavori del fiume Guadalquivir e del porto di Siviglia a Siviglia.* — Ricevonsi proposte per la fornitura di un escavatore a vapore, di 60 vagoncini e di 2 locomotive.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — In seguito al risultato negativo della gara per la provvista di 100 botti in acciaio per trasporto uve pigiate, ecc. (v. « Informazioni » n. 18, pag. 279) furono invitate a presentare nuova offerta le cinque Ditte che nella stessa gara avevano fatta la migliore offerta. Ecco il risultato della aggiudicazione:

1. Officine di Savigliano, n. 20 botti a L. 2290 con consegna a Piacenza;
2. Breda ing. E. e Comp., n. 40 botti a L 2298 con consegna a Milano;
3. Diatto Fratelli, n 20 botti a L. 2300 con consegna a Firenze;
4. Miani e Silvestri, n. 20 botti a L 2300 con consegna a Rogoredo.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Fagnani e De Giorgi di Sannazzaro l'appalto dei lavori di riparazione dei coperti di alcuni fabbricati sul tronco Casteggio-Castel San Giovanni (linea Alessandria-Piacenza), col ribasso del 12.47 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 6 corrente). — De Rossi Francesco di Fado, per prosecuzione lavori all'imbocco Genova della galleria del Turchino (linea Genova-Asti);

Gebrüder Stern di Colonia, per fornitura di kg. 50,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva;

Sozzani Francesco di Napoli, per costruzione viadotto in muratura nella frana Pinto, fra le stazioni di Ascea e Pisciotta;

Ferrario Luigi di Novara, per costruzione di un fabbricato ad uso magazzino doganale in continuazione magazzino tessuti in stazione di Luino;

Giordano Angelo di Portici, per rivestimento con muratura della parte inferiore delle scarpate della trincea detta di Bassano, fra i km. 13.500 e 13.725 (linea Napoli-Eboli);

Marcellino Vincenzo di Rocella Jonica, per ricostruzione paramento muro di sostegno fra le stazioni di Bianconovo e Brancaleone (linea Taranto-Reggio).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Como (13 maggio, ore 1 pomerid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della **prima tratta** del primo tronco della strada provinciale n. 108, da Bellano a Taceno, compreso fra la sezione 1ª in distacco della Nazionale dello Stelvio, e la sezione 92 in attacco all'attuale strada provinciale mulattiera per la Valsassina. Importo L. 44,000. Cauz. L. 2000. Fatali 21 maggio.

Direz. Manicomio di Palermo (15 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della sezione « Sudici Paralitici ». Importo ridotto del 13.20 0[0 su L. 170,133.94 (V. numero 13).

Municipio di Genova (17 maggio). — Appalto di lavori di pavimentazione di un tratto di via Colombo. Importo L. 17,000.

Municipio di Verona (20 maggio, ore 2 pom., unico e definit.). — Appalto della costruzione di nuovi fabbricati e riduzione degli esistenti per uso della scuola agraria in Marzana. Importo L. 67,185.24. Cauz. L. 7000.

Genio Militare di Torino (20 marzo, ore 3 pom., unico e def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili militari esistenti nella piazza del Campo San Maurizio e Poligono di Lombardore, pel triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 24,000. Cauz. L. 2400.

Municipio di Valmozzola — Parma — (21 maggio, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per l'aprimento del tronco della strada comunale obbligatoria diretta alla stazione ferroviaria di Valmozzola (V. n. 16).

Municipio di Noto — Siracusa — (21 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di lastricamento del Corso Vittorio Emanuele. Importo L. 54,000. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 4 giugno, ore 10 ant.

Genio Militare di Torino (24 maggio, ore 3 pom., unico e def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Pinerolo pel triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 10,500. Cauz. L. 1100.

— (27 maggio, ore 3 pom., unico e def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Venaria Reale pel triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 16,500. Cauz. L. 1700.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione degli Armamenti — Napoli — (21 maggio, ore 2 p., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 16,000 di **olio** di lino naturale. Importo L. 15,200. Cauz. L. 1520. Fatali 11 giugno, ore 12 merid.

Ministero delle Finanze (Ufficio tecnico dei tabacchi) — Roma — (23 maggio, ore 2 pom., unica e definitiva). — Fornitura di chilogr. 45,000 di **bullette** (punte di Parigi) da somministrarsi alle Manifatture dei tabacchi. Cauz. L. 1000.

Direzione delle Costruzioni Navali — Speria — (28 maggio, ore 12 mer., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 290,000 di **ferraccio** in pani, marca Eglington N. 3, a cent. 10 il Kg. Cauzione L. 2900. Consegna a Spezia e a Venezia. Fatali 13 giugno, ore 12 merid.

Stabilimento montanistico di Agordo. — **Vendita** di 70 tonnellate di **rame** rosetta; nel prossimo mese di giugno potrebbero essere anche 100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 maggio — **Tramvia Mestre-San Giuliano.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nei locali della Borsa.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

16 maggio. — **Ferriere Italiane.** — Assemblea, in seconda convocazione, per le ore 2 1[2 nella Banca Generale in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways Napoletani. — Dal 2 maggio saranno pagate le cedole seguenti:

N. 5 in fr. 25, N. 15 in fr. 30 e N. 3 e 13 in fr. 7.50.

Saranno anche rimborsate in fr. 600 le azioni seguenti;

N. 9	17	59	72	109	173	185	243
244	284	285	294	347	356	369	386
431	442	495	517	532	533	549	587
731	793	803	893	913	957	1039	1057
1108	1165	1172	1182	1241	1245	1246	1249
1260	1357	1358	1388	1413	1472	1500	1568
1580	1591	1595	1669	1680	1705	1806	2090
2113	2130	2189	2191	2199	2218	2244	2304
2334	2526	2598	2653	2659	2672	2693	2698
2789	2858	2863	2879	2956	3092	3110	3127
3176	3249	3271	3281	3301	3317	3374	3378
3382	3406	3499	3528	3552	3661	3718	3720
3758	3829	3832	3897	4036	4164	4166	4203
4282	4322	4333	4367	4378	4397	4444	4508
4566	4612	4618	4659	4678	4688	4708	4771
4783	4789	4886	4910	4912	4932	4982	5003
5040	5043	5064	5077	5132	5144	5207	5233
5417	5441	5452	5479	5552	5569	5581	5585
5633	5663	5696	5724	5736	5846	5951	5973
5991.							

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 giugno saranno rimborsate le obbligazioni 4 0[0 da L. 1000 in oro garantite sui redditi della ferrovia Tunisi-Goletta, state sorteggiate:

737 — 1857 — 2244 — 2431 — 2564 — 2618 — 3593
4356 — 4868 — 5378 — 6214 — 6217 — 6381 — 6845

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 30	Maggio 7
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 633	638.50
» » Mediterranee	» 497	504
» » Sicule	» 574	574
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 290	300
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 547	547
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	284
» » Novara-Seregno	» 68	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 311.50	312
» » » 2ª emiss.	» 300	300.50
» » Centrale Toscana	» 495	495
» » Mediterranee 4 0[0	» 428	428
» » Meridionali	» 303	303.50
» » Sarde, serie *A.*	» 300.50	298
» » » serie *B.*	» 301.50	301
» » » 1879	» 292.50	294
» » Pontebba	» 453	453
» » Nord-Milano	» 256.50	256 50
» » Meridionali Austriache	» 315.50	314.50
» » Gottardo 4 %.	» 102	102

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 30 Aprile 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4204**	**4152**	+ **52**	**666**	**632**	+ **34**
Media	**4173**	**4112**	+ **61**	**654**	**638**	+ **16**
Viaggiatori	1,377,925 22	1,194,555 30	+ 183,369 92	45,950 97	61,084 45	— 15,133 48
Bagagli e cani	75,550 09	70,972 93	+ 4,577 16	987 33	2,767 51	— 1,780 18
Merci a G.V. e P.V. acc.	307,746 27	311,621 40	— 3,875 13	6,502 90	15,659 15	— 9,156 25
Merci a P. V.	1,472,749 79	1,499.874 63	— 27,124 84	36,384 94	117,644 75	— 81,259 81
TOTALE	3,233,971 37	3,077,024 26	+ 156,947 11	89,826 14	197,155 86	— 107,329 72
Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 30 Aprile 1892.*						
Viaggiatori	38,045,511 09	37,679,691 41	+ 365,819 68	1,980,630 97	2,180,373 73	— 199,742 76
Bagagli e cani	1,775,860 95	1,759,607 05	+ 16,253 90	72,142 00	80,414 20	— 8,272 20
Merci a G V. e P.V. acc.	9,488,950 51	9,258,407 28	+ 230,543 23	471,562 54	498,085 78	— 26,523 24
Merci a P. V.	42,446,337 16	42,546,785 13	— 100,447 97	2,936,374 03	3,314,986 38	— 378,612 35
TOTALE	91,756,659 71	91,244,490 87	+ 512,168 84	5,460,709 54	6,073,860 09	— 613,150 55
Prodotto per chilometro						
della decade	769 26	741 09	+ 28 17	134 87	311 96	— 177 09
riassuntivo	21,988 18	22,189 81	— 201 63	8,349 71	9,520 16	— 1,170 45

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Aprile* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.686.60	14.769.10	1.437.50	1.149.25	2.751.20	3.152.05	5.970.80	6.039.20	1.839.20	5.183.00	3.099.25	1.099.70
Bagagli e Cani	49.45	276.60	21.35	8 05	32.00	1.00	75.40	47.65	31.10	22.55	24.50	13.05
Merci a G. V. e P. V. Accel.	509.75	2.248.83	85.65	135.70	483.20	70.90	135.35	680.50	262.90	377.05	252.35	28.85
Merci a P. V.	4.910.90	5.330,12	806.35	2.488.20	1.467.15	34.50	2.580.15	1.867.65	961.95	1.872.90	903.55	240.60
TOTALI	9.156.70	22.624.65	2.350.85	3.781.20	4.733.55	3,258.45	8.761.70	8.635.00	3.095.15	7,455.50	4.279.65	1,382.20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 11ª Decade — dall'11 al 20 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.112.469 48	60.850 80	285.785 48	1.290.815 25	12.830 75	2.762.751 76	4.204 00
1891	1.008.518 89	61.537 26	268.635 21	1.301.401 86	12.427 35	2.652.520 57	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 103.950 59	— 686 46	+ 17.150 27	— 10.586 61	+ 403 40	+ 110.231 19	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	8.968.958 80	426.899 48	2.733.864 12	13.486.644 27	120.032 39	25.736.399 06	4.204 00
1891	9.594.062 95	453.774 25	2.884.336 44	13.645.428 46	121.025 81	26 698.627 91	4.204 00
Differenze nel 1892	— 625.104 15	— 26.874 77	— 150.472 32	— 158.784 19	— 993 42	— 962.228 85	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	55.623 52	1.425 20	15.249 64	91.284 06	705 95	164.288 37	1.018 00
1891	54.367 70	1.397 60	14.910 36	89.223 74	681 59	160.580 99	995 00
Differenze nel 1892	+ 1.255 82	+ 27 60	+ 339 28	+ 2.060 32	+ 24 36	+ 3.707 38	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	521.408 20	11.903 52	163.738 98	966.414 19	11.036 96	1.674.501 85	1.018 00
1891	534.210 32	12.188 54	163.068 18	959.798 96	11.426 94	1.680.692 94	995 00
Differenze nel 1892	— 12.802 12	— 285 02	+ 670 80	+ 6.615 23	— 389 98	— 6.191 09	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	560 52	541 09	+ 19 43
riassuntivo.	5.249 12	5.458 61	— 209 49

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	2a classe	Parigi (2) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) validità	1a classe	2a classe	Parigi validità	1a classe	2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160 —	(***) 115 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172 —	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	218 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo —	—	—	11 18 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa —	—	—	10 50 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio	103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena	739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino	111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata	1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 id. e pontic, f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma Spezia	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio	35
2 ponti sul Fiego e Pelaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza	78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno	60
2 ponti sul *Cordevole*	
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	140
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	108
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova	606
Ponte sul *Porcıume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma	108
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	312
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid.	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	23
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi .	1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . .	16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . .	15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani .	43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione	16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. .	13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia	200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali	40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici	279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina	65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi	8
2 ponti a Civitanova, impresa Rodrigos .	26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Lavaderio	47
Id sul *Tevere*, impresa Mortion . .	186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo	43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . .	34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi	17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin	46
3 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino	75
Ponticello ad Alassio, impresa Conogli .	14
Id. presso Terni, impresa Centurini	60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . .	138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . .	128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello	37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi	138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini	204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi	104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi	27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag	129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti	90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo	77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa	33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli	21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella	50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet	48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello	100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella	15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi	122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli	44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi .	120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca .	42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres .	20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma	20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi	127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina	35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi	53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno	110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . .	35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl.	27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . .	11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai	31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier	163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici	103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin	73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari .	130
Ponte sul *Calore*. impr. Ceas Valery . .	116
2 ponti sul *Celone* ecc imp. Caputo e C. .	23
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici	136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini	15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C.	15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis	97
Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari .	36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.*	14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra .	534
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti	202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland	990
Serra metallica, R. Parco di Caserta .	142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana	1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario	615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I.	2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id.	5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde	1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli	521
Id. in Avellino, provincia id.	102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule	2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . .	700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali	3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali	4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini	223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno	8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C.	2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . .	218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali	224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali	142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa	142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi	65
4 pensiline e lanternini diversi . .	736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . .	5600
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani	9909
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . .	1000
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale	600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli	896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . .	1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech	8400
2 id. per le off. di Castellam. e Savona	32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali	432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani	3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali .	153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli	5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . .	2400
Pensilina a Portovaldo, ferr. Alta Italia	118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde	1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali .	275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello	187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia .	314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid.	620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr del Mediterraneo	210
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . .	620
Id per villa sig. Gruber	54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi	384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . .	498
4 id per l'officina a gas di Roma . .	83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . .	56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas	655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . .	—
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . .	706
Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . .	131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc.	850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina	11687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . .	113856
Fondazioni con pali a vite tonnell.	124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l.	240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare	2070,15
Per la stazione di Cagliari . . .	880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

( ) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 -- Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Carboni Dirett. propr. respons.

ANNO XXV. Sabato, 14 Maggio 1892. NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Essendo numerose le scadenze alla fine del corrente mese, preghiamo i nostri cortesi abbonati a rinnovare con premura l'associazione, onde evitare ogni interruzione nella spedizione del *Monitore.*

Raccomandiamo specialmente l'invio dell'importo mediante cartolina-vaglia postale.

L'AMMINISTRAZIONE.

LA SPESA PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE
NELL'ESERCIZIO 1892-93

(Testo della legge 10 aprile 1892, n. 185).

Il numero **185** *della Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno contiene la seguente Legge:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato (1);

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art 1. La spesa per costruzioni ferroviarie che deve stanziarsi nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici a norma della legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª, resta stabilita per l'esercizio 1892-93 in 30 milioni di lire, e sarà ripartita fra le diverse linee secondo la tabella *A*, annessa alla presente legge.

Per provvedere, giusta l'allegata tabella, sia alle opere di costruzione, sia a quelle costruite od in corso di liquidazione, saranno stanziate nell'esercizio 1893-94 lire 30 milioni, e nel triennio successivo L. 40 milioni annui da ripartirsi con la legge del bilancio di previsione.

Il riparto potrà rettificarsi con la legge del bilancio di assestamento in relazione all'effettivo progresso dei lavori e delle liquidazioni.

(1) Per riandare tutto il corso dell'andamento parlamentare del relativo disegno di legge « Provvedimenti per le ferrovie complementari », facciasi capo alla « Cronaca parlamentare » del n. 15 sotto *Senato.*

Art. 2. Sugli assegni determinati nell'art 1°, comma 2°, saranno prelevati in aumento alla spesa autorizzata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª:

a) Per la linea Faenza-Firenze L, 3,000,000;

b) Per la linea Salerno-San Severino L. 3,021,713;

c) Per le stazioni d'innesto nominate al n. 30 della tabella annessa alla presente legge e per lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale L. 3,500,000.

La somma assegnata alla linea Faenza-Firenze sarà stanziata metà nell'anno 1893-94 e metà nel 1894-95.

Le rimanenti L. 6,521,713, saranno annualmente ripartite com'è stabilito nell'art. 1.

Art. 3. Negli esercizi successivi al 1896-97, per le linee delle leggi 24 luglio 1887, n. 4785 e 20 luglio 1888, n. 5550, e fino al loro compimento saranno stanziati non meno di 30 milioni annui.

Con altra legge da presentarsi entro l'anno 1893 sarà determinato il riparto e l'impiego di detta somma nei singoli esercizi.

Art. 4. Per le linee di cui non è ancora cominciata la costruzione non potranno essere ordinati e dati in appalto lavori, nè i contratti relativi potranno essere approvati ed ammessi a registrazione della Corte dei conti, se prima non siano compilati e debitamente approvati i progetti particolareggiati e regolari di esecuzione per l'intera linea, dai quali apparisca che la spesa complessiva prevista non ecceda gli stanziamenti autorizzati per legge.

Art. 5. Potranno essere assunti impegni ed eseguiti pagamenti per nuovi appalti, per differenze di liquidazione, per transazioni di vertenze o altre maggiori spese sui residui proprii e non impegnati per contratto di ogni singola linea.

Solo con legge speciale potrà essere autorizzato lo storno dei fondi non impegnati per contratto da una ad altra linea.

Per gli impegni e per pagamenti da effettuarsi sui residui, i medesimi rimangono determinati secondo la tabella *B*. Verun impegno per ogni singolo capitolo potrà essere assunto sui residui oltre il limite delle somme indicate nella tabella.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 10 aprile 1892.

UMBERTO. BRANCA.
L. LUZZATTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* B. CHIMIRRI.

TABELLA A.

Num. d'ordine	Indicazione delle linee e dei titoli di spesa	Totale	Per l'esercizio 1892-93
1	Parma-Spezia (1)	9,800,000	4,756,332
2	Faenza-Firenze (2)	3,000,000	»
3	Cosenza-Nocera (3)	3,259,221	»
4	Gozzano-Domodossola (4)	7.323.798	775,000
5	Cuneo-Ventimiglia (5)	11,583,786	287,965
6	Macerata-Albacina (6)	652,934	326,467
7	Avezzano-Roccasecca (7)	4,714,315	»
8	Benevento-Avellino (8)	1,670,211	700.000
9	Taranto-Brindisi (9)	437,125	145,708
10	Messina-Patti-Cerda (10)	4.971,668	697,000
11	Chivasso-Casale (11)	150.000	»
12	Parma Brescia-Iseo (12)	550,797	»
13	Mestre-San Donà-Portogruaro (13)	209,846	69,948
14	Lucca-Viareggio (14)	31,680	31,680
15	Caianello-Isernia (15)	2,500,000	1,388,735
16	Salerno-San Severino (16)	3,571.248	»
17	Ceva-Ormea (17)	1,104,853	100,600
18	Treviso-Motta (18)	194,411	64,803
19	Sant'Arcangelo-Fabriano (19)	15,664,758	»
20	Somma a calcolo per differenza di liquidazione, per transazione di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª	*per memoria*	»
21	Isernia-Campobasso (20)	5,000,000	»
22	Maggior costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della Sparanise Gaeta (21)	1,125,000	1,125,000
23	Roma-Segni (22)	8,800,000	4.400,000
24	Materiale metallico d'armamento	20,238,328	5,700,000
25	Materiale mobile di 1ª dotazione e materiale d'esercizio	17,000,000	1,509,932
26	Quota di concorso per linee di 4ª categoria	32,865,827	2,944,326
27	Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885	9,500	9,500
28	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni delle quote a carico dello Stato	1,270,694	517,004
29	Stazioni d'innesto per linee concesse alle Società esercenti	5.000,000	500,000
30	Lavori di ampliamento alle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, Cremona, Faenza, Fabriano, Mondovì, Parma, Portomaggiore, Roccasecca, Sarzana, e lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale	3,500,000	5[illegible]0,000
31	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie	12,000,000	3,000.000
32	Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie	1,800,000	450,000
	Totale . . .	180,000,000	30,000,000

ANNOTAZIONI. — (1-2) Intera linea — (3) Tronco Cosenza-Pietrafitta — (4) Intera linea — (5) Tronchi Cuneo-Vievola — (6) Intera linea — (7) Tronchi Civita d'Antino-Roccasecca — (8-9) Intera linea — (10) Tronchi Messina-San Filippo e Cefalù-Cerda — (11-12-13-14-15-16-17-18) Intera linea — (19) Tronchi Urbino-Fabriano — (20) Intera linea — (21) Intero tronco — (22) Intera linea.

TABELLA B.

Num. d'ordine	Linee e titoli di spesa	Complessivo disponibile da impegnare
1	Faenza-Firenze	2,123.570
2	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	1,256,146
3	Avezzano-Roccasecca	3,261,654
4	Aulla-Lucca	4,823,051
5	Gaiano-Borgo San Donnino	500,000
6	Parma-Brescia-Iseo	3,296,951
7	Bologna-Verona	3,975,213
8	Salerno-San Severino	1,623,162
9	Candela-Rocchetta Melfi	50,615
10	Macerata-Civitanova	1,189
11	Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello. Salerno, San Severino, Cuneo, Valsavoia. Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea. Verona, Casarsa, Ivrea	5,217,108
12	Lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso-Belluno, Novara, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento, Borgosesia, Firenze, Bergamo, Reggio Calabria, Viareggio	2,712.964
13	Isernia-Campobasso	2,816,939
14	Ampliamento delle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª)	2,000,000
15	Provvista di materiale mobile in servizio delle strade complementari	4,286,161
16	Materiale metallico d'armamento per le linee concesse, costruite e da costruire, a termini dell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), degli articoli 1, 2, 3, 4 e 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª)	2,129,762
17	Costruzione del primo tronco fra Terracina e Formia della linea diretta Roma-Napoli	1,675,000
18	Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazioni di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550	21,462,482
	Totale . . .	63,511,967

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici
BRANCA.

Visto, d'ordine di S. M.:
Il Ministro Segretario di Stato pel Tesoro
L. LUZZATTI.

LA DIRETTISSIMA VENEZIA-TRENTO PER VALSUGANA

Una lettera di Pietro Paleocapa. - Dal 1867 al 1892

Lunghezza, costo e vantaggi della ferrovia.

La questione d'una *ferrovia direttissima Venezia-Trento* si è da un biennio ravvivata, dopo circa un trentennio d'intermittente quiescenza; ed il *Monitore*, in quest'ultimo biennio appunto — senza riandare su quanto ne ha scritto precedentemente — non ha mancato di dare notizia di tutti gli atti e di tutte le manifestazioni che accennavano al ravvivarsi della questione (1).

(1) Riassumiamo in questa nota le principali notizie:
1890. — N. 47, pag. 750: *Stato della questione*.
1891. — N. 39, pag. 623: *Revisione del progetto Stummer per la ferrovia di Valsugana*. — N. 40, pag. 639: *Per l'attuazione del progetto Stummer a nord di*

La direttissima Venezia-Trento — di cui può dirsi che è un'impresa antica, a cui ora si ripone mano per quella forza naturale irresistibile che hanno le consimili imprese seguenti le grandi vie tracciate dalla natura — non è destinata soltanto ad essere un'arteria di traffico locale, ma sì ad essere una linea internazionale che riavvicinerebbe la Germania al porto di Venezia.

Tecnicamente e finanziariamente — per quanto riguarda la tratta sul suolo del Regno d'Italia — la costruzione non presenta ardue difficoltà o grave dispendio; tanto è che lo stesso Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Branca, nella seduta del 26 marzo u. s. ebbe a dichiarare che, quando l'Austria abbia costrutta la linea che dovrebbe congiungersi col nostro tronco Bassano-Primolano, si provvederà sollecitamente alla costruzione del tronco stesso.

Per quanto riguarda la tratta sul territorio Trentino, l'impresa pare cammini con passo sicuro se non veloce.

Potrebbesi adunque sperare che stavolta la ravvivata questione si avvii alla soluzione che auguriamo pienamente corrispondente agli interessi italiani che vogliònsi tutelare ed ai benefici che vogliònsi avocare al porto di Venezia.

***

Ci piace intanto fare ordinatamente un *po' di storia* della questione stessa, dal suo inizio sino ai giorni nostri, ponendovi a capo una lettera del sommo PALEOCAPA; della cui collaborazione fu altamente onorato il nostro periodico.

La ferrovia della Valsugana e Pietro Paleocapa.

Ecco la lettera che fino dal 1863 l'insigne ingegnere statista indirizzava al dottore Fedele Lampertico, ora senatore del Regno dal 1873:

Pregiatissimo signor Lampertico,

14 agosto 1863.

Dell'opuscolo del Romano sopra una nuova via ferrata che dalle Provincie Venete volga a Trento, le dirò essere mia opinione che delle molte linee esaminate dal Romano, due sole possano aver ragione d'essere e contendersi la preminenza.

La prima è quella che da Trento scendendo per la Valsugana e pel cosidetto Canal di Brenta viene a Bassano e da Bassano per Castelfranco entra nella stazione di Mestre; accennando a questa linea non parlo della variante proposta da Romano stesso che pur vorrebbe di preferenza farla entrare a Mogliano. Per chi conosce l'importanza di far sì che, quando molte linee volgono verso la stessa meta, si raggruppino in una sola grande stazione, non è uopo spendere molte parole onde dimostrare l'assoluta inopportunità della variante suddetta.

La seconda delle due linee che, come ho detto, hanno ragione di essere, *è quella che venendo da Trento ha comune colla prima il percorrimento sino a Bassano, ma da Bassano, anzichè volgere per Castelfranco a Mestre, volge per Cittadella a Padova.* Tutte le altre linee esaminate dal Romano non mi paiono accettabili; le une perchè non consentono un sufficiente accorciamento di via, le altre perchè nol consentono che a costo di troppe difficoltà di esecuzione, le altre ancora per altri motivi di cui sarebbe troppo lungo discorrere.

Ma, volendo discutere della preferenza che meritano una sull'altra le due linee migliori, farò osservare che guardando ai grandi interessi per favorire i quali possono essere consigliate codeste due linee, si riconosce che quella da Mestre per Castelfranco e Bassano a Trento reca il maggior accorciamento al transito commerciale che dal porto di Venezia si indirizzi pel Brennero alla Germania centrale, a molti Stati della occidentale ed anche alla Svizzera orientale; imperciocchè la or detta linea da Venezia a Trento viene ad avere uno sviluppo di chilometri 135 secondo i dati che ci presenta il Romano. E, siccome invece da Venezia per Padova-Vicenza e Verona a Trento, si contano chilometri 210, così per il commercio di Venezia si otterrebbe un risparmio di chilometri 75.

***

L'altra linea invece da Padova per Cittadella e Bassano a Trento è quella che più giova alla continua grande linea Italo-Germanica di strada ferrata che movendo dalle parti più meridionali d'Italia e correndo lungo la sponda Adriatica viene da Taranto per Brindisi-Foggia-Pescara-Ancona a Bologna o quindi a Ferrara e passato il Po sino a Padova per avviarsi poscia al Tirolo e pel Brennero nel bel centro della Germania. Questa grande linea Italo-Germanica guadagnerebbe chilometri 53 andando per Bassano a Trento, giacchè da Padova a Trento per questa via vi sono chilometri 120 e da Padova per Vicenza-Verona a Trento ve ne sono 173. La questione adunque a decidersi sarebbe questa: Sarà egli più vantaggioso negl'interessi generali d'Italia non meno che in quelli della Germania, procurare alla detta grande linea ferroviaria Italo-Germanica che traversa le Alpi al passo del Brennero un accorciamento di 53 chilometri, ovvero sarà più vantaggioso procurare una diminuzione di lunghezza di 75 chilometri alla ferrovia che dal porto di Venezia va parimenti pel Brennero al centro della Germania? Io sono del fermo parere che sia più vantaggioso il primo di questi due partiti, perchè bisogna guardare non allo speciale vantaggio dell'uno o dell'altro di essi, ma al complesso delle utilità dei due grandi interessi a cui si vuol servire.

***

Ora, se si preferisce la via di Mestre per Castelfranco e Bassano-Trento, si fa, è vero, guadagnare a Venezia 75 chilometri; ma alla grande linea ferroviaria Italo-Germanica, che, come ho detto, percorre tutta la lunghezza d'Italia, non si farebbe guadagnare quasi nulla, perchè andando da Padova per Mestre, Castelfranco e Bassano a Trento non si guadagnerebbero che pochi chilometri, cioè se non erro da 8 a 10 in confronto dell'andare da Padova a Trento per Vicenza e Verona; ed anzi ritengo che questa via attuale sarebbe sempre da preferirsi perchè essa, ben si può dire procede sempre in pianura, mentre per andare a Trento per Valsugana è pur sempre necessario valicare la catena montuosa che separa il bacino dell'Adige da quello del Brenta, e questo valico per Perg ne costringe nella discesa verso Trento a pendenze notevoli che forse dovranno arrivare al 15 o al 16 0[00. Per lo contrario, quando si vada da Padova per Cittadella e Bassano a Trento, Venezia andando a raggiungere questa linea a Padova guadagnerà quegli stessi 53 chilometri che abbiamo detto guadagnare Padova, e sarà pur sempre un guadagno notevolissimo, quantunque per certo minore di quello del 75 che otterrebbe colla ferrovia che movesse da Mestre per Bassano.

***

E codesto vantaggio che Venezia otterrebbe anche coi soli 53 chilometri è tanto più da valutarsi inquantochè il suo porto tanto addentrato nel continente europeo gli assicura la preponderanza sopra ogni altro porto per le comunicazioni della Germania col mare Adriatico; di guisa che rivalità non ha a temere nemmeno nello stato attuale delle cose, e molto meno avrebbe a temerla quando le si procurasse un accorciamento di 53 chilometri, di cui profitterebbe tutto il transito che, aperto l'istmo di Suez, venisse dalle Indie Orientali, dalla China, dalle colonie Olandesi, ecc., e s'avviasse appunto in Germania, giacchè io non so darmi a credere che quei bastimenti carichi di mercanzie che hanno percorso in mare le mille e mille leghe volessero affrettarsi a dar fondo in qualche porto dell'Italia meridionale, piuttostochè seguitare la rotta di mare sino a Venezia dove troverebbero quel grande emporio che è la città e quelle abbondanti risorse di magazzinaggio ed ogni altra agevolezza che la città di Venezia può, più di ogni altra città marittima, fornire al commercio.

Coi più cordiali saluti mi raffermo

Devotissimo servitore ed amico
PALEOCAPA.

Questo il concetto, questi gli intendimenti del Paleocapa nel preferire piuttosto l'una che l'altra delle due vie direttissime da Venezia a Trento.

Come semplice nozione storica può parere ora opportuno aggiungervi:

1º Che la *linea Padova-Bassano* — una delle combinazioni vagheggiate da Paleocapa — è ora costrutta;

2º Che credesi ormai prossima la costruzione della *linea Bolzano-Lardech*, la quale metterebbe in diretta comunicazione Trento e Bolzano con l'Europa centrale.

Dal 1867 al 1892.

Incominciamo dal 1867 quel po' di storia riassuntiva che abbiamo promesso, perchè gli è in tale anno che la Camera di Commercio di Venezia sottopose al Ministero, per l'ap-

---

Primolano e del progetto Tatti a sud di Primolano. — N. 43, pag. 689: *Circa la costruzione del tronco Bassano-Primolano da parte del Governo Italiano.* — N. 44, pag. 703: *Nel Consiglio comunale di Trento.* — N. 51, pag. 816: *Per sussidi da Comuni del Trentino.*

1892. — N. 9, pag. 135: *Adunanza a Roma per la costruzione.* — N. 10, pag. 152: *Nel Consiglio provinciale di Vicenza.* — N. 12, pag. 184: *Trattative Austro-Italiane.* — N. 14, pag. 216: *Nella Camera dei Deputati italiani.* — N. 16, pag. 216: *Concorso della Dieta Tirolese*; pag. 217: *Per il concorso di Venezia.*

provazione, il progetto per la ferrovia *Mestre-Bassano-Trento;* progetto, che con ogni suo particolare dettaglio fu poi acquisito dal Comune di Venezia ed esiste tuttavia nei suoi atti.

Il 12 giugno 1872 si costituì a Venezia il *Comitato promotore per il complemento delle ferrovie Venete ai confini austriaci;* e questo Comitato concludeva anche colla *Società austriaca per la costruzione delle strade ferrate in Vienna* un contratto preliminare, in data di Vienna 19 luglio 1872, ratificato a Levico nell'8 agosto successivo, con cui le parti contraenti si impegnavano di ottenere dai Governi italiano ed austriaco la concessione di ben sette linee ferroviarie, fra le quali, primissima, quella da Mestre, ed eventualmente da Venezia, a Trento.

Il 10 gennaio 1873 il Consiglio provinciale di Venezia votò all'unanimità la seguente mozione:

« Il Consiglio riconosce, tanto nei riguardi provinciali, quanto nei riguardi interprovinciali, nazionali ed internazionali l'assoluta necessità della costruzione della linea ferroviaria Mestre-Noale-Castelfranco Bassano per la più breve congiunzione col Brennero ».

Intanto però si costituì il Consorzio delle provincie di Padova, Treviso e Vicenza; il quale costruì ed esercitò le linee Vicenza-Cittadella-Treviso, Padova-Cittadella-Bassano, offerendo alla provincia di Venezia il raccordamento con Camposampiero per la sua eventuale congiunzione, e per raggiungere l'obbiettivo di Pergine e Trento.

* * *

Soppravvenne di poi la legge del 29 luglio 1879, la quale (1), oltrechè autorizzare il Governo alla costruzione di 1530 chilometri di ferrovie secondarie, statuì che dovessero essere costruite tre diverse categorie di linee: la prima a tutto carico dello Stato; la seconda col decimo, e la terza col quinto a carico delle Provincie interessate, per un importo di spesa di costruzione, armamento e materiale mobile, preavvisata in L. 1,260,000,000.

Nella tabella *B*, annessa alla precitata legge per l'elenco delle *linee di seconda categoria*, al n. 1 d'ordine, è segnata la *linea Bassano-Primolano*, della lunghezza di 30 chilometri. Il suo costo presunto, escluso il materiale mobile, è di L. 7,500,000, cioè L. 250,000 al chilometro; la spesa posta a carico dello Stato è di L. 6,750,000; quella a carico delle Provincie e dei Comuni interessati è di L. 750,000.

Or bene — mentre per la linea Bassano-Primolano non si è ancora smossa una zolla di terreno — tutte le rimanenti 18 linee, comprese nella seconda categoria, sono aperte all'esercizio, eccetto: la Cuneo-Nizza, aperta sino a Limone, in costruzione da Limone a Vievola, in istudio oltre Vievola (?); la linea Avezzano-Roccasecca, aperta sino a Sora, in costruzione da Sora ad Avezzano; la linea Cosenza-Nocera-Tirrena, in costruzione; la linea dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi per Catanzaro, aperta da Catanzaro-Marina a Catanzaro-Sala; la linea Messina-Patti-Cerda, aperta sino ad Oliveri, pronta all'apertura da Oliveri a Patti; la linea Siracusa-Licata, aperta sino a Modica.

* * *

Dal 1890 infine, è incominciato il periodo che abbiamo già definito nella formula « questione ravvivata ».

Non occorre — come già abbiamo premesso — qui ripetere i modi e gli atti della riavvivata questione; dei quali, del resto, abbiamo dato in nota a pag. 306 i singoli titoli in ordine cronologico.

Aggiungiamo piuttosto alcuni cenni statistici sull'intera ferrovia direttissima Venezia-Trento, riportandoli da uno studio pubblicato dal signor *A. S.* nel giornale *La Venezia*, n. 328, del 1891.

Lunghezza, costo, e vantaggi della linea Trento-Primolano-Bassano-Camposampiero-Venezia.

La *linea ferroviaria Bassano-Primolano*, obbligatoria per l'Italia, giusta la legge del 1879, con un percorso di chilometri 29,65, costerebbe alle finanze del Regno, per la sua costruzione e massicciata, secondo il progetto dell'ing. Romano, L. 6,137,550, e per l'armamento L. 1,274,950; in totale L. 7,412,500, salvi però i concorsi delle Provincie e dei Comuni. E la *linea Mestre-Camposampiero*, che dovrebbe essere costituita per allacciare il più possibile la linea di Valsugana col porto di Venezia, costerebbe alla Provincia, salvo il concorso di L. 1000 al chilometro, per 35 anni, dallo Stato, a sensi della legge del 1873, L. 2,652,000.

A proposito di questa congiunzione, leggiamo nella relazione della Commissione permanente per le ferrovie, approvata a voti unanimi nella seduta ordinaria del 10 agosto 1882 dalla Camera di Commercio di Venezia, quanto segue:

« Quel giorno in cui l'Austria avrà deliberato la costruzione della ferrovia internazionale Primolano-Trento si dovrà pensare seriamente ad abbreviare quanto più possibile la strada per Bassano ».

La linea Trento-Primolano, da costruirsi, è della estesa di	km.	64.35
La linea Primolano-Bassano, da costruirsi .	»	29.65
La linea Bassano-Camposampiero, già costruita	»	29 —
E la linea Camposampiero-Venezia, da costruirsi	»	34 —
Totale . . .	km.	157 —

I quali, in confronto di chilometri 210 che corrono oggidì tra Venezia e Trento per la via di Ala, rappresentano una minor percorrenza di chilometri 53 ed il risparmio adunque di quasi il quarto della percorrenza attuale!

ORAZIO SPANNA

Lasso! ben so che dolorose prede
Di noi fa quella che a null'uom perdona.
PETRARCA.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha perduto uno dei migliori de' suoi nel prof. commendatore avv. **ORAZIO SPANNA** mancato ai vivi in Torino il mattino del giorno 6 di questo mese in età di anni 57.

Degno allievo di quell'insigne giureconsulto che fu Giovanni Batista Cassinis suo zio, esordì con opere da giurista provetto: quale la collaborazione agli studi pel Codice civile ed altri onorifici incarichi: rifulse per ingegno, grande amore alla scienza e per saggio, sempre onestissimo, consiglio. La facilità e l'eleganza nel dire, non mai disgiunte dalla temperanza che viemmeglio avvalora il buon dritto riescendo pur anco a soggiogare gli stessi avversari, lo resero simpatico all'Università Torinese, nel Foro e nei scientifici ed amichevoli ritrovi; poichè, d'ogni bell'arte amante, anche ad esse porgeva tributo di studio, di forbita parola, di scritti briosi.

Di ogni suo lavoro (e furono tanti e gravi) mi faceva dono l'ottimo amico che talvolta, prima di partire per le sue predilette escursioni alpine, scrivevami un poetico saluto.

Ma dove non tardò a primeggiare Orazio Spanna gli è nel vasto campo del diritto ferroviario: in questa grandiosa specialità che è tale da affaticare le menti più elevate. Egli fece vita comune prima coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e poi con tutte le altre che vi succedettero, colle quali ben poteva dirsi immedesimato; poichè, navigando nel procelloso mare giudiziario, trattando con diurna e notturna mano i numerosi e svariatissimi contesti ferroviari, praticando famigliarmente cogli uffici legali, egli aveva aquistato quel criterio tutto particolare e prezioso che è proprio d'uno specialista ambitissimo egualmente dalla clientela e dal giudice.

Senonchè lo spirito pronto mal perdona alla fralezza del corpo. E tal fu di Orazio Spanna che non riposava mai; parendogli già molto se per qualche mese il lavoro della mente compivasi là dove era alleviato dallo spettacolo della campagna e dei monti ed alternato con altri studi meno severi della giurisprudenza legale. La salute, che pure a lungo avevalo favorito, vacillò alfine ed il corpo affranto dovette soccombere mentre l'anima sdegnava di dover cedere a lui.

(1) Vedi nel *Monitore* del 1879: n. 28, pag. 481; n. 33, pag. 577.

L'ultimo lavoro di Orazio fu per l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, la quale volle essa curare il trasporto della spoglia mortale al suo diletto Ameno sulle vaghe sponde del Cusio. Riconoscente ma ben lagrimevole officio per chi le tante volte aveva condotto ai Tribunali ed alle Corti il suo valente avvocato.

Ed ora, caro amico, ti mando un addio, non senza grande conforto, poichè ben so che lo spirito Cristiano stava nel tuo cuore e la tua fede allevierà il duolo dei cari tuoi e dei tanti ai quali lasciasti larga eredità di stima e di affetto.

Avv. G. Gola.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 10 maggio 1892 (N. 111). — **Regio Decreto 14 aprile 1892, n. 221**, col quale il termine assegnato al Comune di Monterotondo per l'esecuzione dei lavori di risanamento col R. Decreto 12 gennaio 1890, giusta la planimetria 15 luglio 1888, annessa al progetto dell'ingegnere Augusto Marchesi, è prorogato sino a tutto il 12 gennaio 1894.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la prossima apertura di nuove linee della Mediterranea (1).
(Linee Roma-Segni e Velletri-Terracina).

Circa la data dell'apertura di queste due linee, fissata per legge al 27 corrente, confermiamo le nostre informazioni del n. 19.

Aggiungiamo che sono già state fatte con soddisfacente risultato le prove statiche e dinamiche delle travate a doppio binario cadenti nella tratta Ciampino-Segni della linea Roma-Segni e che le visite ufficiali di ricognizione delle due linee sono fissate per il 18 e 19 corrente.

(Linea Cuneo-Saluzzo).

Mentre confermiamo anche per questa linea quanto abbiamo annunciato nel precedente numero — che tutto cioè è stato predisposto dall'Amministrazione della Mediterranea per l'apertura all'esercizio — dobbiamo aggiungere che a tutt'oggi nessuna disposizione venne in proposito impartita dal Governo.

Crediamo che il ritardo possa attribuirsi alla crisi Ministeriale.

><

Acquisto ed adattamento di materiale rotabile della Mediterranea per trasporto vini ed uve.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta riguardante l'acquisto e l'adattamento di materiale rotabile specialmente destinato al trasporto dei vini e delle uve pigiate.

La proposta medesima si mantiene nei limiti di spesa di L. 275,000, stralciata dal preventivo dei fondi a disposizione delle ferrovie complementari per l'esercizio finanziario 1892-93.

La proposta comprende:

1. L'acquisto di N. 20 carri serbatoio a due assi, della portata di 15 tonnellate con freno a mano e condotta per freno Westinghouse automatico e freno moderatore;

(1) Per richiamo a precedenti informazioni e notizie intorno alle singole linee, vedi nella nota a pag. 296 del n. 19.

2. L'acquisto di quattro carri a telaio tubolare del sistema brevettato Goodfellow e Cushman, adattati, mediante l'applicazione di due botti in metallo al trasporto dei vini e delle uve pigiate, della portata di tonnellate 24 per ogni carro;

3. L'acquisto e l'adattamento sopra altrettanti carri merci della serie N di n. 25 botti metalliche della portata ognuna di 12 tonn.

Il preventivo della spesa all'uopo occorrente rileva a L. 274,926, ripartite come segue:

Pei N. 20 carri di cui al N. 1	. . L.	151,844
Pei N. 4 carri di cui al N. 2	. . »	50,832
Per le 25 botti di cui al N. 3	. . »	72,250

Tanto i carri che le botti si intendono completamente ultimati ed intonacati.

Per precedenti informazioni circa programmi in corso per fornitura di materiale rotabile alle tre maggiori Reti, vedi: alla *Mediterranea*, n. 10, pag. 151, ed in questo numero a pag. 311, sotto « Consiglio di Stato »; all'*Adriatica* e alla *Sicula*, n. 18, pag. 279.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per provvista ferri minuti per armamento ferroviario.

Alle ore 10 antimeridiane del 27 maggio c. m. in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, occorrenti per l'armamento del *tronco da Celle a Castrocucco della linea Battipaglia-Castrocucco*, in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere di acciaio dolce omogeneo	1886.24	136,500
	Piastre di ferro	1287.94	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	367.03	67,600
	Arpioni di ferro	1092.38	

La cauzione è fissata: 1° lotto: provvisoria L. 7000, definitiva L. 14,000; 2° lotto: provvisoria L. 3500, definitiva L. 7000.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal Capitolato speciale di appalto 17 febbraio 1892.

Luogo di consegna. — Le consegne dei materiali dovranno essere effettuate sui vagoni alla stazione di Pisciotta.

L'asta avrà luogo a termini dell'articolo 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'Autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Parma-Spezia.
(Stato dei lavori della galleria del Borgallo al 1° maggio 1892).

Diamo nel seguente prospetto lo stato di avanzamento al 1° maggio corrente, dello scavo e delle murature della

grande galleria del Borgallo, lunga m. 7973.67 in costruzione nel tronco da Borgotaro a Guinadi della ferrovia Parma-Spezia:

		Imbocco Parma	Imbocco Spezia
Scavo	piccola sezione . .	2719.80	4290.20
	grande sezione . .	2719.80	4279.20
	strozzo	2712.—	4255.—
Muratura	calotta	2719.20	4267.70
	piedritti	2709.—	4250.80
	arco rovescio . . .	2674.—	1102.30

><

Ferrovia Caianello-Isernia.
(Stato lavori tronco Roccaravindola-Isernia al 1° maggio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del quarto ed ultimo tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, in appalto all'Impresa Tiezzi Ferruccio, riceviamo le seguenti notizie, che sono riferite al 1° del corrente mese.

Le *espropriazioni* sono ultimate, ed i movimenti di terra sono prossimi al loro compimento. Tutte le *opere d'arte minori* sono complete, ad eccezione di un cavalcavia per strada comunale e di due sifoni. Anche le *opere d'arte speciali* possono riguardarsi come ultimate, ad eccezione del ponte sul Volturno, pel quale deve fondarsi una spalla e completarsi l'elevazione di tre pile. I *fabbricati* delle stazioni e delle case cantoniere sono quasi compiuti.

Sono stati eseguiti alcuni rivestimenti di scarpate e di cunette ed altri sono in corso di esecuzione. Sono pure in costruzione alcune *deviazioni di strade*, *chiusini* con muro a secco, ecc.

Delle quattro *gallerie* perforate lungo il tronco, tre sono ultimate ed una è prossima al suo compimento.

><

Circa la concessione del servizio di navigazione sul Lago di Garda.

Sappiamo che fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed i fratelli Mangilli concessionari del servizio di navigazione del Lago Maggiore, sono state concordate le basi per una Convenzione colla quale lo Stato cederebbe il servizio di navigazione del Lago di Garda alla Ditta premenzionata per un periodo di 20 anni mediante annualità che da L. 130,000 scenderebbe a L. 40,000.

Ora si attende il parere del Ministero del Tesoro per procedere alla stipulazione del contratto, e formulare il Progetto di legge da presentarsi al Parlamento.

><

Lavori ferroviari nel Consiglio Provinciale di Reggio Emilia.

Ci informano da Reggio Emilia che quel Consiglio provinciale ha approvato il progetto riguardante la soppressione del binario a scartamento ridotto fra la vecchia stazione di Scandiano e Ventoso, nonchè quello per la costruzione di un binario di raccordo a scartamento normale fra la stazione di Scandiano e lo scalo merci di Porta Montanara. I due progetti suindicati sono stati testè sottoposti all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

Ci consta che la Provincia di Reggio Emilia si assume completamente il maggior onere derivante dalla trasformazione a tipo normale del tronco di raccordo fra le due stazioni di Sassuolo.

><

Ferrovia economica Roccabernarda-Mesuraca.
(Domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio).

Il Comune di Mesuraca, in Provincia di Catanzaro, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da Roccabernarda (sulla linea Taranto-Reggio) all'abitato di Mesuraca, con prolungamento al mare Jonio; ed ha all'uopo presentato un progetto tecnico, sul quale facciamo riserva di dare ragguagli in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda
(Progetto d'orario della tratta Messina-Patti).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto d'orario da attivarsi sulla tratta Messina-Patti, della linea Messina-Patti-Cerda, in occasione dell'apertura all'esercizio del nuovo tronco da Oliveri a Patti.

><

Per il servizio marittimo tra l'Elba e Piombino.

Sappiamo che la Giunta Municipale di Piombino, nel dubbio che possano essere accolte le premure che si fanno al Governo per ottenere che il piroscafo giornaliero che fa servizio fra l'Isola d'Elba e Piombino abbia ad approdare a Porto Vecchio anzichè a Piombino, ha rivolte vive premure al Governo stesso, affinchè sia conservato in quella città l'approdo del piroscafo medesimo.

Si ritiene che le istanze della Municipalità di Piombino saranno sottoposte alla Commissione che studia i provvedimenti da adottarsi per il servizio cumulativo ferroviario marittimo, di cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 16, pag. 243.

><

Per il ripristino della coincidenza dei treni 381 e 401 in stazione di Voghera.

Siamo informati che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi, tenuto conto dei reclami di parecchi Sindaci e di cittadini dei distretti postali di Casteggio e di Santa Giulietta per rilevante ritardo che deriva al corso delle corrispondenze originarie da Milano e da Pavia, a motivo della soppressa coincidenza a Voghera tra i treni 381 e 401, ha interessato il R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate a studiare se sia possibile di ripristinare la sopradetta coincidenza, il cui bisogno è sentito anche da numerose famiglie milanesi e pavesi che nell'estate vanno a villeggiare in quelle località.

><

Ribasso marittimo per il Congresso Artistico di Torino.

La Navigazione Generale Italiana, in occasione del Congresso Artistico da tenersi in Torino nel prossimo giugno, accorderà il ribasso del 30 0[0 sui prezzi delle proprie tariffe pel passaggio, andata e ritorno, di coloro che, muniti dei debiti riconoscimenti, interverranno al Congresso.

><

Per il trasporto delle merci seriche.

Siamo informati che le Camere di Commercio ed Arti di Alessandria, Bergamo, Chiavenna, Roma e Rovigo, vista la memoria presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dall'Associazione dell'industia e commercio delle sete di Milano, relativa alla convenienza di ridurre opportunamente le tariffe di trasporto delle merci seriche, hanno unanimemente deliberato di appoggiare la richiesta diminuzione delle tariffe di trasporto per le sete, compresa nel suindicato memoriale.

Vedasi, in proposito, nelle « Informazioni » del n. 17, pag. 264.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Decreto ministeriale per proroga).

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la proroga per un biennio, a partire dal 31 maggio 1892 *della tariffa locale N. 227 P. V.* ammettendo che le note (1) e (2) in calce alla tariffa medesima siano modificate in conformità alla proposta fatta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(Servizio Italo-Austro-Ungarico e Italo-Germanico).

Con recente Decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, è stata approvata l'attuazione, con decorrenza dal 1° aprile p. p., di un *primo supplemento alla tariffa vigente pel servizio di corrispondenza con le Poste Austriache*, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali d'accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, come dicemmo nelle « Informazioni » del n. 14, pag. 215.

Con altro recente Decreto dei prefati Ministri venne approvato, con validità dal 1° maggio c. a., il *6° supplemento alla tariffa italo-germanica* pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Germania (via Gottardo, Brennero o Pontebba), giusta la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, fatta d'accordo con quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia. Il detto supplemento contiene correzioni ed aggiunte alle cifre ed alle indicazioni del percorso estero, e lievi modificazioni per la parte italiana.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare la proposta di maggiore spesa per l'esecuzione dei rilevati presso l'abitato di Bovino, lungo il tronco Bosco Redole-Boiano della *linea Isernia-Campobasso*, e che si possano ammettere gli accordi presi dall'Amministrazione Governativa coll'*Impresa Cicognani* per l'esecuzione dei lavori relativi;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto, compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la esecuzione dei lavori occorrenti per impedire l'ingombro di limo glaciale nella *galleria d'Ivrea* lungo la *ferrovia da Ivrea ad Aosta*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 14,400;

3. Che possa essere approvato uno schema di Convenzione concordato fra l'Amministrazione Governativa e la *Cassa di sovvenzioni per Imprese industriali di Genova*, quale cessionaria della Impresa ingegnere Emilio Mantegazza, relativa a transazione finale su vertenze insorte in dipendenza dei lavori di costruzione dei tronchi secondo e terzo della *ferrovia Chivasso-Casale;*

4. Che, colle riduzioni proposte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici possa essere approvato il progetto compilato dalla Amministrazione ferroviaria del Mediterraneo, relativa a lavori di ampliamento *della stazione di Segni* in dipendenza dell'innesto nella medesima della ferrovia *Roma-Segni;*

5. Che si possa approvare il progetto compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Adriatico riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per chiudere con sbarre di ferro i passi a livello lungo il tronco da Colli ad Avezzano della *ferrovia Roma-Solmona*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 9000;

6. Che, approvati i capitolati presentati dall'Amministrazione delle *Strade Ferrate del Mediterraneo*, relativi all'*acquisto di materiale mobile e di esercizio*, si possa, nel divisato modo, procedere all'appalto del materiale stesso, il quale consiste in: 4 locomotive a quattro ruote accoppiate con carrello; 48 carrozze con ritirata, di cui 10 di 1ª classe a tre compartimenti, 16 di 2ª classe a quattro compartimenti e 22 di 3ª classe con cinque compartimenti; 32 carri per derrate alimentari, a due assi; 2 carri grue, varie macchine, utensili ed attrezzi per officina. La spesa complessiva cui ammonta la fornitura è di L. 1,250,000. L'appalto sarà fatto a licitazione privata fra Ditte espressamente designate.

><

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sugli atti di collaudo riguardanti la *fornitura degli scambi e dei meccanismi fissi* per le stazioni dei tronchi Cervia-Rubicone-Rimini, della ferrovia *Ferrara-Ravenna-Rimini*.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di massima di una *ferrovia da Lecco a Ballabio.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Sicula. — *Materiale rotabile in servizio e in costruzione al 31 marzo 1892.* — Diamo il consueto prospetto periodico del materiale; per la Mediterranea ed Adriatica alla stessa data del 31 marzo 1892, con richiamo a precedenti delle tre maggiori Reti Italiane, vedi n. 19, pag. 275.

Materiale	In servizio	In costruz.	Totale
1. *Locomotive*			
Numero complessivo	128	1	129
2. *Carrozze*			
Numero complessivo	400	»	400
3. *Bagagliai*			
Numero complessivo	70	»	70
4. *Carri*			
Numero complessivo	1,617	»	1,617

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — *Adunanza tra Provincie e Comuni interessati per il contributo.* — Il 9 corrente si tenne a Genova, nel palazzo della Prefettura, un'adunanza a cui convennero i rappresentanti delle provincie di Genova, Torino, Alessandria e Cuneo e quello del Municipio di Torino per le determinazioni da prendere circa la somma del contributo che il Governo pretende debbano le medesime corrispondere per la costruzione della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti.

Il Governo — come annunciammo nel n. 17, pag. 264 — pretende una somma di gran lunga maggiore di quella che le provincie intendono di dover pagare.

Per richiamo appunto alla fase attuale ed ai precedenti della questione vedasi il citato nostro n. 17.

Ferrovia Novara-Seregno. — *Omologazione del concordato.* — Con sentenza del 7 corrente, il Tribunale di Milano ha omologato il concordato — di cui nel nostro n. 16, pag. 247 — che aveva raccolto i voti della grande maggioranza dei creditori.

Alcuni dissidenti avevano fatto opposizione per impedire l'omologazione, come accennammo nel nostro n. 18, pagina 281. Ma il Tribunale, accogliendo la domanda degli amministratori della Società, di alcuni creditori della maggioranza e della delegazione dei creditori, ha respinto l'opposizione, accordando anche i cosidetti benefici di legge dell'articolo 839 del Codice di Commercio, cioè agli effetti della cancellazione dall'albo dei falliti e della cessazione dell'eventuale processo penale.

Ferrovia economica Cossato-Masserano. — *Per gli studi sul terreno.* — Facendo seguito alle prime notizie pubblicate nel n. 16, pag. 217, aggiungiamo che la Società delle ferrovie economiche biellesi, intendendo di procedere alle operazioni planimetriche ed agli altri lavori preparatori per la costruzione della *Cossato-Romagnano,* ha fatto domanda al Prefetto perchè i suoi ingegneri e periti siano autorizzati ad introdursi nelle proprietà private a norma dell'articolo 7 della legge sulle espropriazioni per utilità pubblica.

Tosto compilato il progetto di massima ed ottenuto l'appoggio morale e pecuniario dei Comuni interessati, la Società solleciterà l'approvazione del Governo per cominciare al più presto i lavori.

Ferrovia Caltanissetta-Caltagirone-Terranova. — *Ripresa di antico progetto.* — Ad antico progetto di una ferrovia Caltanissetta-Caltagirone, con diramazione a Terranova, accennammo già nel n. 3 del 1891, pag. 41, con richiamo a precedenti notizie.

Annunciasi ora che, per il prossimo compimento dei lavori della linea Scordia-Caltagirone — del cui stato de' lavori al 1° aprile 1892 dicemmo nel n. 19, pag. 289 — risorse vivissima la questione per il prolungamento specialmente della linea da Caltagirone a Terranova.

Ferrovia a dentiera per Valsassina da Leccó a Ballabio. — *Approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, con alcune modificazioni ed avvertenze per la compilazione del progetto definitivo, il progetto di massima presentato dall'ing. Alessandro Ferretti per la costruzione di una ferrovia da Lecco a Ballabio, da esercitarsi con uno speciale sistema di trazione.

Di questo progetto, con richiamo al primitivo e ad altre notizie, dicemmo nelle « Informazioni » del n. 17, pag. 263.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Circa la compera della Ferrovia Centrale da parte del Governo Cantonale di Berna.* — Alla compera accennammo nel n. 19, pag. 297; ed è questione vivamente dibattuta in Svizzera, specialmente in rapporto agli interessi dei diversi Cantoni, che punto collimano fra loro.

La *Berner Zeitung,* intanto — mentre smentisce assolutamente che già siano state avviate trattative da parte di uomini di fiducia del Governo di Berna per la compera della Ferrovia Centrale — afferma essere vero che nelle sfere governamentali si ventila la quistione se debba essere preso in considerazione questo acquisto. La quistione trovasi ancora allo stadio embrionale e finora il Governo non ebbe ad occuparsene in seduta plenaria.

— *Affari ferroviari nella prossima Assemblea federale.* — La prossima Sessione dell'Assemblea federale si aprirà il 30 corrente.

Tra le proposte all'Ordine del giorno notiamo le seguenti che concernono le strade ferrate: concessione per una *ferrovia del lago di Brienz*; *ferrovia da Zermatt sul Matterhorn e sul Gornergrat*; *ferrovia Trubschachen-Napf; ferrovia Schufmatt*; *ferrovia Eiger*; fusione della *ferrovia del lago di Thun* e della *ferrovia del Bödeli*; proroga del termine per il *traforo del Sempione.*

Ferrovie Olandesi. — *Adozione dell'ora di Greenwick.* — Dal 1° corrente le ferrovie, le poste ed i telegrafi hanno adottato l'ora di Greenwick.

Attesa l'opposizione fatta all'adozione di quest'ora, il Ministro prescrisse che gli orologi degli uffici postali, accanto alle sfere nere segnanti l'ora di Greenwich, abbiano delle sfere rosse che segnino quella di Amsterdam.

Per l'adozione di tale ora dalle ferrovie di altri Stati vedasi — oltre che nel n. 19, pag. 297, sotto *Ferrovie Svizzere* — nel n. 50 del 1891 sotto *Ferrovie Belghe* per il Belgio, Inghilterra, America, Austria e Svezia.

Ferrovie Belghe. — *Le tre classi viaggiatori nel 1890.* — Dalla relazione dell'Amministrazione delle ferrovie del Belgio nel 1890 riassumiamo le seguenti cifre complessive circa le proporzioni tra i posti messi a disposizione dei viaggiatori nelle tre classi ed i posti da essi occupati e circa il numero ed il prodotto dei viaggiatori delle tre classi medesime.

1. *Rapporto tra posti e viaggiatori nelle tre classi:*

Treni e classi		Posti offerti per vettura	Posti occupati per vettura	Per cento
Diretti ..	1ª classe . . .	24	7.87	32.80
	2ª classe . . .	40	16.94	42.36
	3ª classe . . .	50	9.36	18.73
Omnibus	1ª classe . . .	24	2.50	10.36
	2ª classe . . .	40	9.11	22.78
	3ª classe . . .	50	11.66	23.48
	Media . . .	43	10.05	23.10

2. *Numero e prodotto dei viaggiatori per le tre classi:*

Classi	Numero	Prodotto	Prodotto medio per viaggiatore
1ª classe .	2,368,976	Fr. 6,683,875.35	2.821
3ª classe .	7,983,367	» 11,588,908.78	1.452
2ª classe .	53,876,549	» 26,667,072.43	0.495
Totale	64,228,892	Fr. 44,939,856.56	07.00

I risultati sono assai differenti da quelli ottenuti in altri Stati, e specialmente sulle ferrovie inglesi; rinviamo all'uopo i nostri lettori al n. 16, pag. 248.

Ferrovie Germaniche. — *Il nuovo treno per l'Imperatore.* — È stato terminato il treno che deve servire per l'Imperatore di Germania; erano tre anni che vi si lavorava. Il suo costo verrà ad essere di 3,780,000 franchi.

Questo treno si compone di tredici vetture che comunicano tra loro mediante corridoi. La sala biblioteca è parata con arazzi Gobelins; la sala da pranzo ha le pareti e i mobili in quercia. Vi è poi una sala intieramente mobiliata e parata di raso bianco, e due vagoni destinati ai bambini; un salone di ricevimento con gruppi e statue di marmo; un sontuoso salotto da fumatori e tre camere da letto con piccolo gabinetto da toeletta e bagno. A questo si aggiungono una grande cucina e diversi compartimenti pel seguito e pei domestici.

Ferrovie Greche. — *La Compagnia Pireo-Atene-Peloponneso nel 1891.* — Riassumiamo i più importanti dati statistici sull'esercizio 1891 di tale linea.

I *prodotti* totali del 1891 ammontarono a 3,805,222 dramme (1) nel 1891 ed a dramme 3,302,319 nel 1890; le *spese di esercizio* importarono dramme 2,032,487 nel 1891 e dramme 1,884,472 nel 1890. Conseguentemente la proporzione fra la spesa ed i prodotti fu del 53.41 0|0 nel 1891 e del 57.06 0|0 nel 1890.

La *lunghezza media* dei chilometri esercitati nel 1891 fu di 418; la *lunghezza assoluta* fu di chilometri 405 dal 1° gennaio al 28 agosto, e di chilometri 442 dal 29 agosto al 31 dicembre per estensione della rete.

Il *prodotto medio chilometrico* fu nel 1891 di dramme 9,103; la *spesa media chilometrica* fu nello stesso anno di dramme 4,862.

La *spesa d'impianto* al 31 dicembre 1891 era così costituita:

(1) La *dramma* vale L. 0.93.

Pireo-Atene-Peloponneso	305 chilom.	dr. 34,506,408
Patrasso-Pyrgos . . .	100 »	» 4,678,312
Pyrgos-Olympia-Cyllene .	37 »	» 1,523,999
Chilometri	442	dr. 40,258,720

Nel 1891 furono *aperti all'esercizio* i seguenti tronchi: Pyrgos-Olympia (chilometri 20.500) e da Kavassila a Cylene-Porto (chilometri 17). — Nel corrente maggio si aprirà il tronco Bartholomio-Lintzi (chilometri 10). — Durante il corrente anno sarà assunto dalla Compagnia l'esercizio della linea Diacophto-Kalavryta, costrutta dal Governo.

Per precedenti notizie sulla linea Pireo-Atene-Peloponneso, vedi n. 38 del 1891, pag. 608.

— *Passaggio della linea Myli-Kalamata alla Compagnia Atene-Pireo-Peloponneso.* — Essendo la Compagnia costruttrice della linea Myli-Kalamata — intorno alla quale rinviamo i nostri lettori al n. 14 del corrente anno, pag. 218 — decaduta dalla concessione, il Governo Greco ha affidato alla Compagnia Atene-Pireo Peloponneso il compimento dei lavori di costruzione e l'esercizio di quella linea.

La ferrovia Myli-Kalamata misura una lunghezza di 180 chilometri, dei quali 103 sono già aperti all'esercizio, e cioè: il tronco Myli-Tripoli (59 chilom.) e il tronco Kalamata-Diarolitzi con raccordamento a Missi (chilometri 44).

Sui rimanenti 77 chilometri l'antica Società aveva già incominciati i lavori che saranno terminati dalla nuova Società concessionaria mediante una indennità di 3,300,000 dramme statuita dal Governo Greco nella relativa convenzione.

Ferrovie Russe. — *Nuova organizzazione delle Strade Ferrate.* — Di questo argomento ci siamo già occupati in precedenti numeri; vedasi all'uopo il n. 14, pag. 218.

Conseguentemente agli studi fatti in proposito ed alle riforme adottate:

1. È stata soppressa l'Ispezione permanente delle Strade Ferrate;

2. Tutti i Direttori delle ferrovie non appartenenti allo Stato debbono essere riconfermati dal Ministro delle vie di comunicazione, e sono sottoposti alle leggi concernenti i funzionari del Governo;

3. Sarà nominato un Ispettore Generale delle Strade Ferrate, assistito da dodici Ispettori-Capi;

4. Ogni Amministrazione privata di ferrovia dovrà mettere annualmente a disposizione del Ministro delle vie di comunicazione una somma con cui il Ministro stesso provvederà alle spese di riparazioni ferroviarie o delle ispezioni straordinarie rese necessarie da fatti accaduti sulle linee.

Un telegramma, inoltre da Pietroburgo, in data 9 corrente, ha annunciato che il colonnello Avendrich fu nominato Ispettore generale di tutte le ferrovie.

— *Riscatto della ferrovia Varsavia-Terespol.* — Da assai tempo era stato annunciato il riscatto di questa linea da parte del Governo Russo e parecchie volte noi vi accennammo (V. n. 14, pag. 218).

Un telegramma da Pietroburgo in data 9 corrente ha recato la notizia che lo Czar ha sanzionato il riscatto della ferrovia stessa da parte dello Stato.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *La ferrovia Transiberiana dell'Ovest e del Centro.* — È definitivamente fissato il tracciato della ferrovia Transiberiana dell'Ovest e del Centro. Il punto di partenza della ferrovia sarà la stazione di Tcheliab, e non Tiumen come si era dapprima stabilito.

La *Transiberiana Ovest* andrà da Tcheliabinsk a Potchitan, per Kurgan, Petropavlosk, Omsk, Kainsk, Kolyvan (1620 verste). La *Transiberiana del Centro* comprenderà le stazioni di Mariynsk, Atchinsk, Krasnoiarsk, Kausck, Nijniendinsk. I tronchi da Atchinsk a Nijniendinsk (705 verste) e da Nijniendinsk a Irkosutsk presenteranno qualche difficoltà di costruzione e richiederanno dei lavori d'arte, un viadotto di 115 sagene e parecchi ponti da 100 a 150 sagene.

La linea meno favorita dal punto di vista dei materiali di costruzione è quella da Tcheliabinsk all'Obi (1325 verste).

Si spera poter terminare i lavori di costruzione della ferrovia dell'Ovest e del Centro nel 1898.

Per precedenti notizie sulla Transiberiana, vedi n. 4, pag. 58; aggiungiamo intanto che la *versta* equivale a metri 1066.79 e che la *sagena* equivale a m. 2.13.

Ferrovie Argentine. — *La responsabilità delle Compagnie in caso di ritardo, perdita o avaria delle merci.* — Riportiamo dal *Comercio del Plata*: La Direzione delle ferrovie nazionali ha indirizzato a tutte le Compagnie delle ferrovie una circolare in cui ordina di sopprimere nei loro regolamenti e nelle loro lettere di porto ogni disposizione, stampata o manoscritta, tendente a sottrarre le Compagnie ad ogni responsabilità in caso di ritardo nella consegna, di perdita o di avaria delle merci. In caso di inosservanza di quest'ordine, nello spazio di un mese dalla pubblicazione della circolare, la Direzione delle ferrovie applicherà le penalità previste dalle leggi.

Ferrovie Giapponesi. — *Disegno di legge per il riscatto di tutte le ferrovie.* — Non soltanto in Europa, come accennammo nel n. 17, pag. 266 sotto *Ferrovie Olandesi* con richiamo ad altri Stati, pare si accentui il concetto del riscatto governativo delle ferrovie, ma anche nel Giappone si attua tale provvedimento.

È stato presentato in proposito alla Camera dei Deputati del Giappone un disegno di legge che brevemente riassumiamo.

L'*art. 1* dichiara che, essendo stata giudicata una necessità per l'interesse pubblico il possesso delle ferrovie nelle mani dello Stato, tutte le ferrovie costrutte dalle Società private saranno riscattate dal Governo a senso dell'art. 2.

L'*art. 2* stabilisce che le ferrovie saranno riscattate ad un prezzo che non deve oltrepassare nè l'importo delle spese per la loro costruzione ed esercizio, nè l'importo delle azioni delle Compagnie.

Secondo l'*art. 3*, ove l'importo medio delle azioni delle Compagnie, calcolato sul prezzo del mercato negli ultimi tre anni, sia maggiore dell'importo delle spese o del valore attuale delle azioni, il prezzo di riscatto sarà stabilito d'accordo tra Governo e Compagnie.

Nell'*art. 4* è statuito che il Governo, per provvedere alle spese del riscatto, emetterà un prestito sino all'ammontare di 50,000,000 di *yen* (il *yen* vale L. 5.1667), da emettersi ratealmente, secondo i bisogni, od in obbligazioni da consegnarsi alle Compagnie ferroviarie.

L'*art. 5* fissa l'interesse delle obbligazioni al 5 0|0.

L'*art. 6* richiamasi a precedente Decreto imperiale del 1886 per tutte quelle disposizioni che non sono tassativamente indicate nel disegno di legge in questione.

— *Nuove costruzioni.* — Il Governo Giapponese ha anche presentato alla Camera dei Deputati un altro progetto per procurarsi le somme necessarie al prolungamento di ferrovie nelle Provincie in cui sono richieste per ragione strategica od economica.

Tratterebbesi di costrurre 3600 miglia inglesi di nuove linee con una spesa di circa 216,000,000 di *yen*.

Il Governo propone intanto di porre mano alla costruzione di 799 miglia, da compiersi in 9 anni, colla spesa di 36,000,000 di *yen* da procurarsi mediante imprestito al 5 per cento.

Circa lo *stato attuale delle ferrovie Giapponesi* vedi n. 5, pag. 73.

Notizie Diverse

Necrologia. — *G. Baross y Bellus.* — È morto il 9 corrente a Budapest il Ministro del Commercio dello Stato Ungherese sig. *G. Baross y Bellus*, che ideò ed attuò per primo in Europa le tariffe a zona pei trasporti ferroviari.

Uomo d'una volontà ferrea e di una tempra d'acciaio, fu lavoratore instancabile quasi fino all'ultimo suo respiro.

Fu uno dei ministri più giovani. La riorganizzazione delle ferrovie dello Stato, l'ampliazione delle medesime mediante l'acquisto di sette grandi reti ferroviarie, l'impianto di gran numero di ferrovie vicinali, la costruzione di ponti sul Danubio, sul Tibisco e su altri fiumi, la regolazione del Danubio alle « Porte di ferro », la riorganizzazione della Società di navigazione marittima ungherese, l'*Adria*, i tanti trattati di commercio coll'estero, il sistema delle zone, il ribasso della tariffa ferroviaria per le merci, lo slancio immenso dato all'industria ed al commercio mediante l'appoggio accordato alle fabbriche di nuovo impianto, e la costituzione di una Società commerciale d'esportazione e d'importazione e di una Banca industriale, ecc.; ecco un piccolo cenno delle opere compiute in pochi anni da quest'uomo straordinario.

Budapest deve a lui l'impianto delle ferrovie elettriche, della ferrovia circolare, del Museo commerciale, delle tramvie a vapore, ecc., tutte opere che solo un uomo come il Baross ha saputo conseguire in sì breve tempo.

Di lui si può dire che ha trasformato tutto l'economia nazionale ungherese.

La malattia del Baross è nata da un raffreddore preso alla fine di marzo, essendosi recato a visitare i lavori delle « Porte di ferro ». Partì febbricitante e tornò gravemente infermo, lavorando però sempre, anche sul letto di morte.

Porto di Venezia. — *Commercio e navigazione nel 1890.* — Dalla Relazione alla Camera di Commercio di Venezia sulla navigazione e commercio di Venezia nel 1890 riportiamo il brano che dà la statistica del porto di Venezia.

« Nel Porto durante l'anno 1890 entrarono: 1881 bastimenti a vela, dei quali 1761 carichi e 120 vuoti; e 1079 a vapore, dei quali 1041 carichi e 38 vuoti. Nel 1889, invece, i primi erano stati 1917 (1759 carichi e 158 vuoti), e i secondi 1016 (992 carichi e 24 vuoti). Si ebbe quindi nel 1890 una diminuzione di 36 velieri ed un aumento di 63 piroscafi.

« Il montare delle tonnellate dei 1881 bastimenti a vela e dei 1079 piroscafi fu di 1,006,065, vale a dire di ben 88.322 tonnellate in più, al confronto del precedente periodo, nel quale non avevano raggiunta che la cifra di 917,743.

« Nell'uscita figurano poi 1889 velieri, dei quali 752 con carico e 1137 vuoti, 1084 bastimenti a vapore, di cui 682 carichi e 402 vuoti. Va da sè quindi che, essendo nel 1889 usciti 1917 velieri, dei quali 741 carichi e 1176 vuoti, e 1010 piroscafi, dei quali 694 carichi e 316 vuoti, si ebbe nel 1890 una uscita minore di 28 bastimenti a vela e un aumento di 74 piroscafi.

« Le tonnellate degli accennati velieri e piroscafi furono 1,006,156, e precisamente 94,560 in più del 1889, in cui non erano salite che a 911,596.

« Per tenere poi conto, come in addietro, del movimento avvenuto nella stazione marittima, indichiamo che 239 dei navigli a vela, di tonnellate complessive 25,840, e 681 a vapore, di tonnellate 557,520, entrarono in essa nel 1890, e che quindi dalla sua istituzione vi approdarono 5916 bastimenti in genere, di tonnellate complessive 3,387,894.

« Ciò riguardo al tonnellaggio dei navigli. Rispetto alla loro portata, indichiamo che le merci qui trasportate con piroscafi e velieri nel 1890 salirono a quintali 9,860,577 (1,418,660 più del 1889), e quelle esportate a quint. 1,434,684 (221,705 più del 1889).

« Tenuto conto poi che per le vie di terra e fluviale entrarono nel 1890 quintali 2,618,379 e ne uscirono 6,548,108, rileviamo che l'entrata complessiva fu superiore a quella dell'anno precedente di quintali 72,178 ».

— Ricordiamo che del movimento nello stesso *porto di Venezia* durante l'anno 1889, in confronto coll'anno 1888, abbiamo detto in questa stessa rubrica del n. 48 del 1890, pag. 769.

Circa poi il *porto di Genova* nell'anno 1890, con richiamo a precedenti anni, vedasi lo speciale articolo sul consueto resoconto annuale nei nn. 11 e 12 del corr. anno.

Per altri *porti italiani ed esteri*, facciasi capo, in questa stessa rubrica ai nn. 34, 33, 32 e 30 del 1891; 41 e 29 del 1890.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 13,300, per lavori di consolidamento delle trincee fra i chilom. 23.560-23.850, 24.050-24.250, 24.450-24.600, 24.720-24.950 e 26.877-26.930, della linea Portocivitanova-Macerata-Albacina;

L. 10,500, per la esecuzione di lavori di consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilom. 30.050 della linea Portocivitanova-Macerata-Albacina;

L. 9.200, per provvedere al prolungamento ed alla copertura con tettoia in legname del piano caricatore della stazione di Sedico-Bribano, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

L. 6400, per provvedere alla costruzione di un nuovo tratto di scogliera presso il chilom. 375.778 della ferrovia da Bologna ad Otranto;

L. 3850, per spostare alcuni segnali a disco girevoli, lungo la linea Bologna-Otranto, e per applicare sonerie elettriche di controllo a quelli che, dopo tale provvedimento, si renderanno invisibili al manovratore.

Rete Mediterranea. — L. 274,926 *, per adattamento ed acquisto di *materiale rotabile ad uso di trasporto vino, uve*, ecc.;

Progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un magazzino merci con piano caricatore, grue da pesi e relativi binari nella stazione di Rutino della ferrovia da Battipaglia a Castrocucco;

L. 108,750, per provvedere al riordinamento dei binari all'ingresso verso Torino della stazione di Bra, nella linea Alessandria-Cavallermaggiore, e per l'impianto nella stazione medesima di apparati centrali del sistema Bianchi-Servettaz per la manovra di scambi e segnali;

L. 44,400, per la sistemazione, previo sgombro delle materie franate della trincea dal chilom. 190.966 al chilom. 191.066, della linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Riardo e di Teano;

L. 32,300, per la esecuzione di lavori di consolidamento del corpo stradale nelle trincee di Casamaggiore, Bengode, Avanelle e Finezzi nella ferrovia da Asciano a Montepescali;

L. 9000, per provvedere all'allevamento ed al completamento delle siepi di chiusura con biancospino lungo il tronco da Spezia a Pontremoli, fra i chilom. 0.500 e 32.700 della linea Spezia-Parma;

L. 5400, per la esecuzione di lavori di consolidamento di un tratto di trincea al chilom. 169.840 della ferrovia Roma-Napoli, fra le stazioni di Mignano e di Tora-Presenzano;

L. 1850, per provvedere al consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Montalto Rose, lungo la linea da Sibari a Cosenza;

L. 1580, per l'impianto di dischetti di protezione con sonerie di avviso al passaggio a livello della strada provinciale Alba-Acqui alla progressiva 57.311, presso Alba, della linea Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 1250, per il ricambio del pulvino di appoggio verso Genova della travata in ferro del ponte sul torrente Vallecrosia, fra i chilometri 144.790 e 144.810 della linea da Genova a Ventimiglia.

Rete Sicula. — L. 5350, per la esecuzione di lavori di consolidamento delle case cantoniere ai chilom. 107.332, 114.389, 115.431, 118.935, 120,500 e 122.563 della ferrovia da Palermo a Porto Empedocle;

L. 4605, per provvedere all'impianto degli Uffici telegrafici nelle stazioni lungo i tronchi della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, compresi fra Scordia e Caltagirone;

L. 3510.12, per provvedere al consolidamento di un tratto della trincea d'approccio, dal lato di Canicattì, della galleria di Caltanissetta, fra i chilom. 113.203 e 113.225.60 della linea Bicocca-Caldare.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — (27 maggio, ore 10 ant.). — *Provvista* ferri minuti per armamento ferroviario.*

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto ad unico incanto, per la provvista di *ferri minuti d'armamento ferroviario* (V. « Informazioni » del n. 17, pag. 262) in due lotti:

1° lotto alla Società Metallurgica di Piombino, col ribasso del 13.25 0[0. Concorse anche la Ditta Tassara Filippo, col ribasso dell' 1.50 0[0;

2° lotto alla Ditta Tassara Filippo, col ribasso del 3.55 0[0. Concorsero anche la Società Metallurgica di Piombino coll' 1.98 0[0; Macchi e C., di Milano, coll' 1.95 0[0; Gillet coll' 1.75 0[0; la Società Alti Forni e Acciaieria di Terni coll' 1 0[0.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 13 corrente*). — Società Metallurgica di Sestri Ponente per fornitura di Cg. 200,000 di ferro in barre quadrato, piatto e tondo;

Ditta Aubert e Pasquina di Torino per fornitura di m. 1500 di velluto di lana verde;

Dubini Luigi di Milano per impianto servizi d'acqua e degli apparecchi di latrine coi relativi condotti metallici di fognatura pel nuovo fabbricato sociale in Milano;

Corvino Luigi di Cava dei Tirreni per fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di m^3 3084 di ghiaia vagliata e pietrisco pel completamento della massicciata sul tronco Castelnuovo Vallo-Pisciotta.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Chieti (19 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riparazione del secondo tronco della strada provinciale N. 15 di 1ª serie, dall'abitato di S. Salvo (compreso) alla Coccetta di Fresagrandinara (metri 16995.30). Importo L. 47,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Casale Monferrato (22 maggio, ore 11 antim., fatali). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la costruzione di un mercato coperto per ortaggi, ecc. Importo ridotto L. 71,899 (V. n. 17).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (23 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di serie N. 81 compreso fra la provinciale di Fondi e la Sella Quercia del Monaco (metri 5601). Importo ridotto L. 84,848.66 (V. n. 15).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (25 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori occorrenti alla escavazione ordinaria delle darsene e dei canali della città di Livorno, ecc. Importo ridotto L. 110,352 (V. n. 16).

Prefettura di Palermo (25 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e scogliere del porto di Palermo per un sessennio al 30 giugno 1898. Importo L. 90,000, oltre L. 6000 per eventuali. Cauz. provvisoria L. 4500. Cauz. def. il decimo.

Comune di Patrica — Roma — (28 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla correzione della salita nella strada obbligatoria Mola, dal tratto della rimessa Spezza all'abitato. Importo già ridotto L. 72,800. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauz. def. L. 9000.

Genio Militare di Torino (31 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili destinati e da destinarsi ad uso militare nella piazza di Torino, dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 180,000. Cauz. L. 18,000.

Prefettura di Roma (4 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rifinimento all'ultimo piano del laboratorio di chimica applicata in uso della R. Scuola d'applicazione degli Ingegneri di Roma. Importo L. 29,690. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. L. 3000. Fatali 20 giugno, ore 12 merid.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria della Fonderia — Torino — (24 maggio, ore 9 ant.). — Appalto di 500 tonnellate di **litantrace** magro a L. 38 la tonnellata. Importo L. 19,000.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (27 maggio, ore 12 meridiane, definitiva). — Fornitura di chilog. 103,550 di **piombo** in lastre e tubi. Importo ridotto L. 48,153.34 (V. n. 14 e 18).

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (27 maggio, ore 3 pomerid., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** diverso ed **acciaio** diverso. Importo L. 21,275. Cauzione L. 2130. Consegna parte del ferro in giorni ottanta in due rate e il rimanente ferro e l'acciaio giorni quaranta.

R. Fonderia — Genova — (28 maggio, ore 3 pomeridiane, unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 400 di **carbone** agglomerato in formelle. Importo L. 16,000. Cauzione L. 1600. Consegna a giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Maggio 7	Maggio 14
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 638.50	647
»	»	Mediterranee	» 504	517
»	»	Sicule.	» 574	570
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	319
»	»	Palermo-Marsala-Trapani . .	» 300	300
»	»	Gottardo.	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 547	548
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	» 284	284
»	»	Novara-Seregno . . .	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312	312
»	»	» 2ª emiss.	» 300.50	301
»	»	Centrale Toscana. . .	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0[0 . .	» 428	430
»	»	Meridionali.	» 303.50	304
»	»	Sarde, serie *A*. . . .	» 298	301.50
»	»	» serie *B*. . . .	» 301	302.50
»	»	» 1879	» 294	295
»	»	Pontebba	» 453	452.25
»	»	Nord-Milano	» 256.50	251
»	»	Meridionali Austriache.	» 314.50	316
»	»	Gottardo 4 %. . . .	» 102	102

EMISSIONI.

Rete Mediterranea, — Prestito 4 0[0. netto di imposte, della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo dell'importo nominale di L. 60.000,000 diviso in 120,000 obbligazioni. Interessi e capitale pagabili in lire od in marchi (100 lire = 80.90 marchi), od in lire sterline a 25.25, od in franchi alla pari contro lire od in valuta olandese ed austriaca al prezzo del giorno delle lire italiane, e del quale prestito L. 45,000,000 nominali, divise in 90,000 obbligazioni, vennero emesse nei giorni 8 e 9 luglio 1890.

La sottoscrizione di 30,000 obbligazioni per l'importo nominale di L. 15 000.000 nette da qualunque imposta presente o futura avrà luogo lunedì 16 corrente in Italia, a Berlino, Francoforte sul Meno, Colonia, Dresda, Amburgo, Brema, Amsterdam, Basilea, Zurigo.

In Italia il prezzo di emissione è fissato in L. 427 per obbligazione, meno gli interessi al 4 0[0 sul valore nominale giorno per giorno da quello del ritiro delle obbligazioni fino al 30 giugno 1892 inclusivo, e più interessi al 4 0[0 giorno per giorno quando il ritiro si verifichi dal 1° luglio 1892 in avanti.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways e Strade Ferrate economiche (*Roma-Milano-Bologna*), ecc. — Dal 16 corrente maggio verrà pagata la cedola N. 27 delle obbligazioni in L. 6.25.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

26 giugno. — **Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pomeridiane nella sede sociale in Modena.

30 maggio. — **Unione delle Ferrovie Italiane di interesse locale.** — Assemblea generale in Torino presso la sede della Ferrovia Centrale Canavese (Vedi sotto *Avvisi*, ecc.).

30 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale per le ore 11 antimeridiane nella sede a Bruxelles.

31 maggio. — **Tramvie di Palmi.** — Assemblea generale per le ore 10 antimeridiane nella sala del Municipio di Palmi.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

21 maggio. — **Società delle Miniere di Malfidano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pomeridiane a Parigi nell'*Hôtel Continental.*

Avvisi delle Società Ferroviarie

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Sede in Milano - Stazione delle Ferrovie Nord - Piazza Castello

Milano, 11 maggio 1892.

Onorevole Società,

Abbiamo l'onore d'invitare codesta onorevole Società ad assistere all'Assemblea generale dell'Unione, che avrà luogo a Torino il giorno 30 maggio c., alle ore 3 pom., nel locale della Società Ferroviaria Centrale Canavese, via Alfieri, 15 (entrata dal cancello del giardino a sinistra).

Preghiamo di voler notificare, a tenore dell'articolo 20 dello Statuto, otto giorni prima della data fissata per l'Assemblea generale, il nome della persona che rappresenterà codesta onorevole Società all'adunanza; e, nel caso in cui il rappresentante non potesse intervenire, egli dovrà dare delegazione ad un collega, mediante partecipazione al Comitato.

Ordine del giorno.

1° Relazione del Presidente sull'operato del Comitato e resoconto della gestione 1891-92;

2° Proposta di portare a 7 il numero dei Membri del Comitato e conseguente modificazione all'art. 7 dello Statuto; nonchè rettifiche agli articoli 12, 13 e 15;

3° Elezione di due Membri del Comitato permanente, in rimpiazzo dei signori ing. cav. Campiglio ed avv. cav. Canella, uscenti di carica e rieleggibili in base all'art. 21 dello Statuto ed eventualmente di altri due Membri;

4° Determinazione del contributo annuo 1892-93, conformemente all'art. 5 dello Statuto;

5° Scelta del luogo ove si dovrà tenere l'Assemblea generale nel 1893, a tenore dell'art. 14 dello Statuto;

6° Comunicazione del nuovo progetto di legge sulle ferrovie economiche ed eventuale discussione;

7° Proposta di massima per l'istituzione di una Cassa mutua di assicurazione contro gli accidenti nell'esercizio ferroviario;

8° Lettura del Memoriale alla Camera dei Deputati, sulla riduzione della tassa sui terreni ferroviari, e comunicazioni varie.

Con tutta stima e considerazione.

Il Segretario — *Ing.* E. THONET.

Il Presidente — *Ing.* CAMPIGLIO.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 12ª Decade — dal 21 al 30 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.115.853 38	64.172 42	281.625 08	1.294.772 75	12.984 56	2.769.408 19	4.204 00
1891	1.010.538 35	56.587 31	289.203 71	1.320.722 33	12.434 13	2.689.485 83	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 105.315 03	+ 7.585 11	— 7.578 63	— 25.949 58	+ 550 43	+ 79.922 36	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	10.084.812 03	491.071 90	3.015.489 20	14.781.417 02	133.016 95	28.505.807 25	4.204 00
1891	10.604.601 30	510.361 56	3.173.540 15	14.966.150 79	133.459 94	29.388.113 74	4.204 00
Differenze nel 1892	— 519.789 12	— 19.289 66	— 158.050 95	— 184.733 77	— 442 99	— 882.306 49	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	41.616 62	1.357 58	12.414 33	83.567 58	192 24	139.148 35	1.018 00
1891	54.367 74	1.397 64	14.910 39	89.223 74	681 60	160.581 11	995 00
Differenze nel 1892	— 12.751 12	— 40 06	— 2.496 06	— 5.656 16	— 489 36	— 21.432 76	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	563.024 82	13.261 10	176.153 31	1.049.981 77	11.229 20	1.813.650 20	1.018 00
1891	588.578 06	13.586 18	177.978 57	1.049.022 70	12.108 54	1.841.274 05	995 00
Differenze nel 1892	— 25.553 24	— 325 08	— 1.825 26	+ 959 07	— 879 34	— 27.623 85	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	556 98	548 20	+ 8 78
riassuntivo	5.806 10	6.006 81	— 200 71

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	5.991 10	3.850 20	+ 2.140 90	40.518 35	35.518 20	+ 3.000 15
Merci	705 25	695 41	+ 9 84	8.047 10	8.954 85	— 907 75
Prodotti indiretti	— -	— —	— —	3.143 75	3.373 53	— 229 78
TOTALI	6.696 35	4.545 61	+ 2.150 74	51.709 20	47.846 58	+ 5.862 62

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	107.873 00	3,773 00	6.630 00	104.824 00	558 00	223.658 00	609 00	367 25
1891	89.983 03	2.828 92	8.581 05	106,689 23	729 43	208.811 66	609 00	342 88
Differenza nel 1892	+ 17.889 97	+ 944 08	— 1.951 05	— 1.865 23	— 171 43	+ 14.846 34	»	+ 24 37
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 30 APRILE 1892				
1891-92	3.005.479 00	71.307 00	328.002 00	3.524.683 00	30.814 00	6.960.285 00	609 00	11.429 04
1890-91	2.706.275 71	58.194 09	309.388 70	3.490.395 11	26 110 22	6.590.363 83	609 00	10.821 62
Differenza nel 1892	+ 299.203 29	+ 13.112 91	+ 18.613 30	+ 34.287 89	+ 4.703 78	+ 369.921 17	»	+ 607 42

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	20.232 00	242 00	1.281 00	5.647 00	87 00	27.489 00	237	115 99
1891	12.693 34	176 91	881 54	6.240 02	21 94	20.013 75	162	123 54
Differenza nel 1892	+ 7.538 66	+ 65 09	+ 399 46	— 593 02	+ 65 06	+ 7.475 25	+ 75	— 7 55
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 20 APRILE 1892				
1891-92	516.391 00	4.552 00	33.540 00	202.037 00	3.576 00	760.096 00	196	3.878 04
1890-91	403.496 32	3.273 42	27.066 40	172.558 62	1.244 06	607.638 82	129	4.710 38
Differenza nel 1892	+ 112.894 68	+ 1.278 58	+ 6.473 60	+ 29.478 38	+ 2.331 94	+ 152.457 18	+ 67	— 832 34

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	118 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160–(***)	11 –
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross	Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . .	—	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres.	—	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) . .	Arr.	12 mer. Déjeun.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime (ora francese) .	Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . .	Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . .	Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens	Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens	Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain .	Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	5 35 p.	5 47 p. Pranzo	7 — pomer. Pranzo		10 47 p.	5 50 antim.		
Paris-Nord (Buffet)	Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
				1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève	—	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian	—	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains	—	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry	—	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane	—	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino	—	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
								1. 2. cl.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . .	—	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa	—	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli.	—	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi.	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona	—	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi	—	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze	—	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli.	Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma	—	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna	—	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
				(B)				
Brindisi.	Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . .	—	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova	—	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian	—	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève	—	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
			1. 2. cl.		1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet)	Par.		7 10 antim.		9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.		8 05 antim.		10 32 a. Déjeun.	1a cl.	7 25 p. Pranzo	
					1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet)	Par.		8 22 antim.		11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.		10 17 antim. Déjeuner		1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
Amiens	Par.		10 37 antim.		1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . .	Arr.		12 34 pomer.		—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . .	Par.		12 26 pomer.		—	—	12 21 a.	
Calais-Mar (ora francese) .	Arr.		1 24 pomer.		3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.)	Par.		1 25 pomer.		3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres.	—		3 20 pomer.		5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.		5 05 pomer.		7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.		5 05 pomer.		7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 21 Maggio 1892. NUM. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Situazione dei lavori al 1° aprile 1892 (1).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. **Tronco Lecco-Bellano.** — Di questo tronco ben poche opere sono da eseguirsi (2).

Il lavoro più importante che rimane a farsi è l'armamento.

Movimenti di materie: Dei movimenti di terra mancano solo le sistemazioni delle scarpate, le quali importano un trasporto di m³ 4880 di rialzo e m³ 1300 di scavo.

Opere d'arte: Delle 128 opere d'arte ne sono ultimate 90 e le rimanenti 38 mancano solo dei lavori di finimento.

Gallerie: Tutte ultimate ad eccezione della galleria di Olcio di m. 905.35 compresi i tratti artificiali; nella quale restano a farsi gli scavi e le murature di una parte della galleria artificiale all'imbocco.

Case cantoniere: Ultimate, meno che per alcune mancano le coloriture e pochi lavori di finimento.

Stazioni: La fermata di Abbadia è ultimata; la stazione di Mandello è ultimata; nella fermata di Olcio mancano le opere di finimento nel fabbricato viaggiatori, e le murature in elevazione del fabbricato cessi.

Nella stazione di Lierna restano a farsi le coloriture nel fabbricato viaggiatori ed in quello dei cessi, ed il collocamento in opera del peso a bilico al piano caricatore. Nella fermata di Fiumelatte mancano parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e le murature in elevazione nel fabbricato cessi.

Nella stazione di Varenna restano da farsi alcune opere di finimento nel fabbricato viaggiatori, la posa dei marmi nei cessi, e la coloritura del magazzino merci.

Nella stazione di Bellano restano a farsi parte dei pavimenti, le serramenta e la coloritura del fabbricato viaggiatori, la posa dei marmi nei cessi; alcune opere di finimento nel magazzino merci e nella rimessa-locomotive ed i pavimenti e le opere di finimento nel rifornitore.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° marzo 1892*, nel n. 18.
(2) Circa la prossima apertura del *tronco Lecco-Bellano* vedi nelle « Informazioni » di questo numero, pag. 326 ed anche nelle « Notizie ferroviarie italiane ».

Passaggi a livello: Tutti ultimati, meno le chiusure.

Opere di difesa e di consolidamento: Sono ultimate n. 40 opere di difesa e di consolidamento e 21 in corso di esecuzione.

Armamento: La posa è fatta per km. 15 compreso il 1° strato di massicciata. Il 2° strato è eseguito per km. 11. Restano perciò da farsi ancora km. 10.400 di posa.

2. **Tronco Bellano-Colico.** — Sono fatti gli appalti dei 10 lotti in cui è diviso il tronco.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-GIOIA.

1. **Tronco Rocchetta Melfi-Rionero.** — Anche i lavori di questo tronco volgono al loro termine, come apparisce dalle indicazioni seguenti:

Movimenti di terra: Ultimati. ***Opere d'arte:*** Ultimate meno cinque mancanti ancora dei coronamenti. ***Gallerie***: Ultimate. ***Case cantoniere***: Ultimate.

Stazioni: Nella stazione di Melfi al fabbricato viaggiatori manca la coloritura e parte delle opere di finimento; nel fabbricato cessi e lampisteria mancano i marmi e la coloritura: gli altri fabbricati sono finiti.

La fermata di Rapolla è ultimata.

Nella stazione di Barile da ultimarsi gli intonaci e la coloritura in tutti i fabbricati. Da completarsi le murature e gli intonaci nel rifornitore.

Nella stazione di Rionero resta da farsi la verniciatura delle serramenta e della pensilina: la posa dei marmi nei cessi e la coloritura a tutti i fabbricati.

Passaggi a livello: Ultimati meno le chiusure mancanti in parte.

Opere di difesa e di consolidamento: Sono pressochè ultimate N. 29 opere. Altre sono previste e si eseguiranno a misura del bisogno.

Armamento: Ultimato tranne la sistemazione.

2. **Tronco Rionero-Potenza.** — I lavori si limitano alla ***grande galleria dell'Appennino e suoi accessi.***

I lavori sono divisi in due lotti e comprendono: n° 6 case cantoniere, due Stazioni, la piccola galleria della Giardiniera e la grande dello Appennino, n. 5 viadotti, quattro ponticelli, ed infine la formazione del corpo stradale all'imbocco ed allo sbocco della grande galleria.

Delle *case cantoniere* quattro sono in costruzione e le altre due ancora da incominciarsi.

Stazioni: Della stazione di Acerenza sono in corso di esecuzione le fondazioni del fabbricato viaggiatori. Della stazione di Avigliano sono in corso di esecuzione le fondazioni del fabbricato viaggiatori e dei cessi.

Gallerie: Della *galleria Giardiniera* sono ultimati gli scavi in piccola ed in grande sezione; è eseguito lo strozzo per metri lineari 166; è ultimata la muratura in calotta; sono fatti m. l. 105 di quella dei piedritti e 82 di arco rovescio. Dei tratti di galleria artificiale che formano testa della galleria a foro cieco, sono fatti: m. l. 19 di arco rovescio e di piedritti e m. 12 di calotta.

Della *galleria dell'Appennino* sono eseguiti:

Scavo in piccola sezione	m. l.	546
» in grande sezione	»	475
» in strozzo . . .	»	348
Muratura in calotta . .	»	436
» piedritti . .	»	266
Arco rovescio	»	235

Dei tratti di galleria artificiale che formano la testa di quella a foro cieco sono eseguiti m. l. 21 di arco rovescio e di piedritti e m. l. 15 di calotta.

Delle *opere d'arte* sono in corso di fondazione i viadotti situati a km. 58.658.50 e 56.173. Le altre opere ancora da incominciarsi.

Del *corpo stradale* fuori delle gallerie sono eseguiti m³ 10,990 di rialzo e m. 17,670 di scavo.

È incominciato sopra un breve tratto il distendimento del primo strato di massicciata.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

I lavori sono in gran parte ultimati. Difatti si ha:

Movimenti di materie: Restano ancora da completarsi alcuni tratti di scarpate che esigono m. 5000 di rialzo e 11,850 di scavo.

Opere d'arte: Delle 397 opere d'arte, restano solo da completarsi nei coronamenti n. 47; le altre sono tutte ultimate.

Gallerie: Ultimate.

Case cantoniere: Sono ultimate n. 116 e le altre 26 mancanti solo delle opere di finimento.

Stazioni: Ultimate la fermata di San Nicola e la stazione di Rapolla Lavello.

Nella stazione di Venosa manca la coloritura, la verniciatura dei serramenti e pochi lavori di finimento.

Nella stazione di Palazzo San Gervasio manca solo una parte della coloritura ed i serramenti del fabbricato viaggiatori ed i serramenti nei cessi.

Nella stazione di Spinazzola manca parte dei serramenti nel fabbricato viaggiatori, il tetto, le serramenta, i pavimenti, i tavolati, gli intonaci ed i lavori di finimento nella rimessa locomotive.

Nella fermata di Poggiorsini mancano le opere di finimento di tutti i fabbricati, ed inoltre parte delle murature, il tetto, il soffitto, le serramenta, i pavimenti e l'intonaco nel fabbricato del rifornitore.

Nella stazione di Gravina mancano le opere di finimento nel fabbricato viaggiatori ed in quello del rifornitore.

Nella stazione di Altamura mancano i finimenti nel fabbricato viaggiatori e le serramenta nel fabbricato cessi.

Nella fermata di Casale mancano le opere di finimento nel fabbricato del rifornitore.

Nella stazione di Santeramo mancano le opere di finimento in tutti i fabbricati.

Passaggi a livello: Ultimati, meno pochi, cui mancano le sistemazioni.

Opere di difesa e di consolidamento: Sono ultimate numero 50 opere di consolidamento ed altre sono in progetto.

Armamento: Ultimato, compreso il 1° strato di massicciata. Il 2° strato è fatto per km. 88.824.

IV. Linea Solmona-Isernia.

1. Tronco Solmona-Canzano. — I lavori sono assai avanti nella costruzione.

Movimenti di materie: Ultimati.

Opere d'arte: Ultimate, meno 38, a cui mancano ancora i parapetti e le opere di finimento.

Gallerie: Ultimate, meno la galleria Pantano 2°, a cui mancano in m. l. 60 di muratura in calotta, e la galleria Artificiale fra i km. 24.170-24.215, a cui mancano m. l. 15 di piedritti e m. l. 25 di vòlto.

Case cantoniere: Ultimate.

Stazioni: La stazione di Introdacqua è ultimata.

Nella stazione di Pettorano resta solo da eseguirsi la copertura e le opere di finimento del magazzino merci.

Nella fermata di Canzano mancano le opere di finimento della rimessa locomotive e la copertura del rifornitore.

Passaggi a livello: Ultimati, meno le chiusure.

Opere di difesa e di consolidamento: Sono pressochè ultimate n. 12 opere di consolidamento ed altre sono in progetto.

Armamento: Ultimato, meno la sistemazione.

2. Tronco Canzano-Isernia. — I lavori si limitano ai lotti 13-14 e 15-16.

I primi due comprendono la galleria della Majella, 3 opere d'arte minori, tre case cantoniere e la stazione di S. Pietro Avellana.

Dei lotti 13 e 14 sono fatti i seguenti lavori:

Della galleria Majella.

Scavo in piccola sezione . . .	m. l.	1049
» in grande sezione . . .	»	984
» strozzo	»	890
Muratura in calotta	»	970
» piedritti	»	828

Del tratto di galleria artificiale, che forma l'imbocco di quella a foro cieco, è fatto per m. 13, e quella allo sbocco è ultimata.

Delle opere d'arte è ultimato il ponticello al km. 41.470.

Delle case cantoniere sono quasi ultimate quelle ai chilometri 38.622 e 41.200.

Dei movimenti di terra sono fatti m³ 29,100 di rialzo e 13 di scavo. Restano perciò m³ 54,900 di rialzo e 1000 di scavo.

Degli altri due lotti distinti coi nn. 15 e 16, sono eseguiti i lavori come appresso:

Galleria Montepagano.

Scavo in piccola sezione . . .	m. l.	1133
» in grande sezione . . .	»	1082
» strozzo	»	973
Muratura in calotta	»	1043
» piedritti	»	918
Arco rovescio	»	465

I due tratti di galleria artificiale, che formano l'imbocco e lo sbocco di quella a foro cieco, sono pressochè ultimati.

Dei fabbricati sono quasi ultimate le due cantoniere ai km. 81.967 ed 85.349.

Delle opere d'arte sono eseguiti per 3/4 i ponticelli alle progressive 85.647 ed 85.734.

Nel lotto 15 è inoltre eseguito un rivestimento della scarpa fra i km. 82.112 ed 82.130, e nel lotto 16 altro consimile rivestimento fra le progressive 85.243 e 85.400.

In fine, sono fatti in complesso metri cubi 950 di rialzo e metri cubi 12,600 di scavo, restandone così ancora metri cubi 31,480 di rialzo e metri cubi 7,600 di scavo.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 14 maggio 1892 (N. 115). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie italiane nel mese di **febbraio 1892** in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1891, pubblicato dal R. Ispettorato Generale.

Gazzetta Ufficiale del 19 maggio 1892 (N. 119). — **Regio Decreto 18 aprile 1892, numero 233,** che approva la conven-

zione per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia a scartamento ridotto da S. Ellero a Vallombrosa. — Seguono la *Convenzione* ed il *Capitolato* per la concessione. — Pubblichiamo in questo nostro numero il testo del R. Decreto e della Convenzione.

FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO
DA SAN ELLERO A VALLOMBROSA

Regio Decreto e Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio.

Il Numero **233** *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente Decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù delle facoltà conferite al Governo con l'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e con l'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª);

Veduti il nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), e la legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª);

Avuto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione, stipulata addì 13 aprile 1892, fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor conte Giuseppe Telfener, a nome e per conto di una Società da costituirsi a termine di legge, per la concessione a favore della Società medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da S. Ellero a Vallombrosa (1).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 aprile 1892.

UMBERTO. BRANCA.
L. LUZZATTI.

Visto: *Il Guardasigilli* B. CHIMIRRI.

***

CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da S. Ellero a Vallombrosa.

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Ascanio Branca, ministro dei Lavori Pubblici, ed il commendatore Luigi Luzzatti, ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor conte Giuseppe Telfener, domiciliato a Roma, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda ad una Società anonima, da costituirsi a termini di legge, e per essa al sig. conte Giuseppe Telfener, che dichiara di agire a nome e per conto della Società stessa di cui è promotore, la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto, da S. Ellero a Vallombrosa, che il medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalle leggi 29 giugno 1873, n. 1473 (serie 2ª), 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), dal decreto reale 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), convertito nella legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente convenzione e del capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. 1.

(1) Per richiamo a precedenti nostre informazioni e notizie circa questa ferrovia vedi n. 16, pag. 247.

Art. 2. Emanato il decreto reale di approvazione della presente convenzione, dovrà il concessionario entro tre mesi dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale* dare una cauzione di lire ottantamila (80,000) in numerario od in titoli al portatore del consolidato italiano 5 0[0 al corso di borsa, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente ed a titolo di cauzione provvisoria, per gli effetti dell'articolo 247 della legge sui Lavori Pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito di lire ventimila (20,000) in titoli di rendita al portatore del consolidato italiano 5 0[0 al corso di borsa, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 193 rilasciata il 3 marzo 1892 dall'Amministrazione centrale della Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, si intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita della cauzione preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

Art. 5. Lo Stato per la concessione di questa linea accorda un sussidio di lire 3000 a chilometro per anni 35, esclusi i tratti comuni colle ferrovie e tramvie esistenti e quelli che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio di detta linea, regolarmente autorizzato.

Il concessionario, per gli effetti della presente convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, Villa Ada.

Art. 6. La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatta a Roma quest'oggi tredici del mese di aprile dell'anno milleottocentonovantadue.

(*Seguono le firme*).

***

Ommettiamo la pubblicazione del *Capitolato* annesso alla *Convenzione*.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

La crisi ministeriale.

Dimissione del Gabinetto Di Rudinì. — Della prima crisi ministeriale completa del Gabinetto Di Rudinì — dichiaratasi il 14 scorso aprile durante le vacanze parlamentari e chiusasi il 22 stesso mese coll'uscita dell'on. Colombo dal Ministero delle Finanze e coll'assunzione a questo, per *interim*, dell'on. Luzzatti, ministro del Tesoro — non abbiamo fatto cenno nella nostra « Cronaca » per la sua origine extra-parlamentare e specialmente per il carattere parziale assunto dalla soluzione della crisi stessa.

Una seconda crisi ministeriale — risolutasi stavolta con effetto su tutto il Gabinetto — avvenne il 6 corrente in seguito ad un voto della Camera sulle dichiarazioni del Governo circa la precedente crisi parziale; voto con cui il 5 corrente fu respinto un ordine del giorno, presentato dall'on. Grimaldi ed accettato dal Governo, di piena fiducia nel Governo stesso.

Conseguentemente a tale voto, l'on. Di Rudinì presentò il 6 corrente le dimissioni del Ministero al Re; il quale le accettò il 10 e diede contemporaneamente incarico all'on. Giolitti di comporre il nuovo Ministero, di cui lo stesso on. Giolitti era nominato presidente.

Il Parlamento intanto — che il giorno 4 aveva ripreso i suoi lavori dopo le vacanze pasquali — aggiornò nuovamente il 6 le sue sedute.

Il nuovo Gabinetto Giolitti. — Il 15 corrente l'on. Giolitti sottopose all'approvazione del Re la costituzione del nuovo Gabinetto; la lista dei Ministri fu approvata dal Re.

Per il complesso degli interessi materiali di cui occupasi il nostro periodico, annotiamo soltanto i seguenti membri del nuovo Gabinetto: *Ministero dei Lavori Pubblici*, on. Francesco Genala; *Ministero delle Poste e dei Telegrafi*, on. Camillo Finocchiaro-Aprile; *Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio*, on. Pietro Lacava; *Ministero delle Finanze*, on. Vittorio Ellena; *Ministero del Tesoro*, per *interim*, on. Giovanni Giolitti, Presidente del Consiglio.

Il giorno 16 i nuovi ministri presero possesso dei rispettivi Dicasteri.

— *Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici.* — L'on. *Genala* è il 46° ministro dei Lavori Pubblici dal 1848; egli tenne già tale ufficio in tre successivi Gabinetti Depretis, dal 25 maggio 1883 al 4 aprile 1887 complessivamente. Vedasi all'uopo il nostro articolo: « I Ministri dei Lavori Pubblici dal 16 marzo 1848 al 14 marzo 1891 » nel n. 11 del 14 marzo 1891.

Assumendo il 16 corrente le funzioni del suo Ministero, il ministro

Genala ha indirizzato la circolare seguente alle Amministrazioni dipendenti:

« Dalla fiducia di S. M. il Re chiamato a reggere il Ministero dei Lavori Pubblici, rivolgo a voi la mia prima parola, per dirvi che faccio, come già altra volta, pieno assegnamento sulla vostra collaborazione coscienziosa, assidua, intelligente ».

Convocazione del Parlamento. — Il *Senato* e la *Camera dei Deputati* sono convocati per il giorno 25 corrente coll'*Ordine del giorno:* « Comunicazioni del Governo ».

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138^bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

Nel nostro n. 10 del 5 marzo u. s. — pubblicando il testo del Disegno di legge (N. 138*bis*) « Provvedimenti per le Strade Ferrate complementari, modificato dalla Giunta Generale del Bilancio » — promettemmo di farlo seguire dall'annessa Relazione dell'on. Marchiori, presentata alla Camera il 23 febbraio 1892.

Ma ora soltanto, per abbondanza di materia, possiamo mantenere la nostra promessa. E questa mantenendo — anche tardamente e dopo che già pubblicammo il testo della promulgata legge — crediamo fare tuttavia cosa opportuna, per l'importanza appunto del documento parlamentare in rapporto alla storia della nostra legislazione circa le costruzioni ferroviarie (1).

I.

Onorevoli colleghi! — Mai un Codice fu tanto tormentato dai commentatori, mai una legge fu così spesso modificata nelle sue disposizioni, come la legge del 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari del Regno. Era destinata a regolare per un ragionevole periodo di anni la costruzione della rete complementare: ma così non fu, sia per il tempo, sia per le previsioni finanziarie, sia per l'ordine e per i metodi seguiti nei lavori.

Torna inutile disputare ancora delle ragioni per cui modificazione è succeduta a modificazione, puntello fu aggiunto a puntello, perchè ritta rimanesse la legge, maestà, come spesso si ripete, fosse mantenuta alla medesima.

I rimedi escogitati o non furono efficaci, o secondo il giudizio di alcuni, riescirono dannosi, perchè le disposizioni delle leggi del 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª) e del 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª), non scemarono gli inconvenienti che erano nella legge del 1879, anzi altri ne aggiunsero. Inconvenienti, cui di poi si era cercato di portare rimedio con la legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), e con patti inserti nei contratti di esercizio.

In quella legge, con cui fu ordinato il vastissimo problema dell'esercizio delle ferrovie, si fissarono anche le norme per procedere nelle nuove costruzioni; nei contratti poi si risolse la questione, lasciata sospesa dopo la legge del 1879, del modo come si dovevano raccogliere i mezzi finanziari necessari alla esecuzione delle medesime.

Ma, maggiori spese, superiori di molto alle previsioni, sulle ferrovie in costruzione; impegni cospicui provenienti dalle antiche, come fu dimostrato dalla legge del 24 luglio 1887, n. 4771; l'articolo 11 della legge del 1885, che non ebbe possibilità di applicazione altro che ai lavori sulle linee già in esercizio, tolsero alla legge stessa efficacia sulle nuove costruzioni.

Però la liquidazione del passato che veniva compiendosi, e un più chiaro concetto della situazione, che da pochi preveggenti si diffondeva nel Parlamento, per opera del Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Genala, della Commissione del bilancio e della Giunta permanente di finanza, e nel Paese, per i fatti quotidiani cui assisteva, apparecchiavano il terreno a nuove disposizioni di legge. Nè queste si fecero attendere, e le leggi del 24 luglio 1887, n. 4785 e n. 4771 (serie 3ª), 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) e 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª), liquidando antiche pendenze, assicurando la pronta esecuzione della Eboli-Reggio, della Messina-Patti-Cerda, della Stretto Veraldi-Marina di Catanzaro, riordinando od ordinando gli stanziamenti per tutte le ferrovie decretate, ingiungendo anche l'esecuzione dei lavori più urgenti e necessari alla mobilitazione dell'esercito, infondevano la legittima speranza che ordine duraturo fosse dato alla costruzione della rete complementare.

Ed in tale speranza, con plauso generale, specialmente la legge del 1888 fu salutata pacificatrice degli animi, ed efficace a soddisfare gli interessi che traevano la loro legittimità dalle patrie leggi.

Ma il declinare rapido della pubblica e della privata fortuna; il disavanzo con crescente danno ricomparente nei bilanci; la anemia nella produzione sia agricola che industriale; il deprezzamento dei valori dello Stato e di quelli dei privati; il dubbio ad arte proclamato sul vigore e sulla volontà di uscire dal marasmo in cui sembrava che la pubblica finanza fosse entrata; il modo come il corso forzoso era stato abolito; il poco prudente impiego del credito, largamente offerto dopo la apertura del mercato finanziario, resero sempre più onerose le contrattazioni dei titoli dello Stato, o dallo Stato garantiti.

Anche la vendita a brevi intervalli dei titoli, e per somme cospicue, concorse a rendere sempre più difficile di accattare a condizioni convenienti il denaro necessario a condurre innanzi i lavori.

Le cose giunsero al punto, che i titoli, mutati e rimutati, non ebbero più la valutazione necessaria a proseguire nel piano, proposto e votato nella fiducia che il credito largamente e facilmente potesse concorrere alla sua esecuzione.

Da questi fatti, e dalle condizioni del bilancio, ne vennero le leggi del 20 luglio 1890, n. 7008, del 20 marzo 1890, n. 6751, del 2 luglio 1890, n. 6930, e quelle del 29 giugno 1889, n. 6139, 30 giugno 1890, n. 6907, 30 giugno 1891, n. 311, per l'autorizzazione della spesa per il bilancio dei lavori pubblici per gli esercizi 1889-90, 1890-91, 1891-92, tutte in uno o nell'altro modo modificanti le disposizioni della legge del 1888.

---

(1) Essendochè nel corso di questa *Relazione dell'on. Marchiori* — che noi abbiamo chiamata un importante documento parlamentare in rapporto alla storia della nostra legislazione circa le costruzioni ferroviarie — citansi quasi tutte le leggi promulgatesi da un ventennio circa le costruzioni stesse, così annotiamo in ordine cronologico le principali leggi citate, aggiungendovi l'indicazione del numero del *Monitore* in cui furono pubblicate.

Legge 29 giugno 1873, n. 1473 (serie 2ª) — Nel n. 47 del 1873, pag. 599.
Legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) — Nel n. 28, pag. 481, e nel n. 33, pag. 577, del 1879.
Legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª) — Nel n. 11, pag. 171, e nel n. 12, pagina 185 del 1881.
Legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª) — Nel n. 25 del 1882, pag. 401.
Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) — Nel n. 18, pag. 273, del 1885.
Legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª) — Nel n. 33, pag. 521, del 1887.
Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) — Nel n. 27, pag. 421, del 1888 — *Nuovo testo delle Convenzioni* colle tre maggiori Società: colla *Società per le Strade Ferrate Meridionali*, nei n. 28 e 29; colla *Società per le Ferrovie del Mediterraneo*, nei n. 30 e 31; colla *Società per le Strade Ferrate della Sicilia*, nei n. 32 e 33 — *Tabelle A e B annesse alla legge 20 luglio 1888*, nel n. 30, pag. 475 e seguenti.
Legge 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª) — Nei numeri 51 e 52 del 1888.
Legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) — Nel n. 28, pag. 441, del 1889.
Legge 30 marzo 1890, n. 6751 (serie 3ª) — Nel n. 15, pag. 226, del 1890.
Legge 30 giugno 1890, n. 6907 (serie 3ª) — Nel n. 27, pag. 476, del 1890.
Legge 2 luglio 1890, n. 6930 (serie 3ª) — Nel n. 28, pag. 441, del 1890.
Legge 20 luglio 1890, n. 7008 (serie 3ª) — Nel n. 32, pag. 506, del 1890.
Legge 30 giugno 1891, n. 311 — Nel n. 12 del 1891, pag. 183.
Legge 10 aprile 1892, n. 185 — Nel n. 20 del 1892.

Relativamente, poi, a quest'ultima legge, ricordiamo che trovansi nel *Monitore* i seguenti documenti:

N. 51 del 1891. — La Relazione e il Disegno di legge (N. 138 *bis*) presentati dal Ministro Branca alla Camera nella seduta del 30 novembre 1891, con richiamo al precedente Disegno di legge n. 138 e al suo andamento parlamentare;

N. 10 del 1892. — Il testo del predetto Disegno di legge N. 138 *bis*, modificato dalla Giunta Generale del Bilancio;

N. 13 id. — La discussione alla Camera dei Deputati dello stesso Disegno di legge N. 138 *bis*. Per richiamo all'andamento parlamentare, dinnanzi alla Camera ed al Senato, vedi « Cronaca parlamentare » del successivo N. 14;

N. 20 id. — Testo della legge 10 aprile 1892, N. 185.

E poichè il credito ha le sue leggi ed i suoi confini, i quali non si possono varcare senza recare nocumento a tutta l'economia del Paese, e poichè della formula della trasformazione dei capitali si fece uso e, diciamolo pure, anche abuso, si venne finalmente al presente Disegno di legge.

Non ricorderemo le dispute cui diedero luogo i provvedimenti ora accennati, sia per il metodo seguito in taluni, sia per la loro sostanza; però, prima di intraprendere l'esame del Disegno di legge, sia concesso al relatore, a ben definire il problema delle costruzioni e a chiarimento di quanto si dirà nel corso della Relazione, di richiamare succintamente le disposizioni delle due leggi del 1887 e 1888; dire in quale modo furono da leggi posteriori modificate; e quindi esporre lo stato pegli impegni presi, la situazione dei residui, e quanti impegni sarebbero ancora da prendere quante volte si voglia risolvere il problema delle costruzioni di strade ferrate, così, come per le leggi è venuto costituendosi.

II.

Al luglio 1887, per gli studi già condotti innanzi da tempo antecedente, era accertato un grosso debito sulle linee antiche già in esercizio, e inoltre che sopra 19 ferrovie della legge del 1879 occorreva, a soddisfare gli impegni contratti, un aumento negli stanziamenti, anzi urgeva ottenere i mezzi finanziari, per non mettere lo Stato nella condizione di un debitore moroso, con danno materiale e, quel che è più, morale.

Era chiaro inoltre che occorrevano altri provvedimenti, volendo proseguire negli impegni, in genere, su tutte le ferrovie incominciate, ma specialmente su alcune di un costo rilevante. Era necessario proporzionare poi gli stanziamenti al tempo tecnico di esecuzione, computato con giusto criterio di economia, nelle spese generali e nelle spese di direzione e di sorveglianza, e avendo inoltre presente di scemare nel limite del possibile e del ragionevole il periodo di anticipazione di ingenti somme in opere, che rendono, solo quando siano compiute, vantaggi diretti o indiretti.

La legge del luglio 1887, secondo le modificazioni proposte dalla Commissione, ordinò uno stanziamento di lire 121,000,000; somma a quel tempo valutata sufficiente a saldare gli impegni già contratti, e venuti a scadenza, sopra 19 linee (1). Il detto stanziamento fu distribuito nel modo seguente:

Esercizio	1886-87	. . L.	52,163,785
»	1887-88	. . »	30,000,000
»	1888-89	. . »	30,000,000
»	1889-90	. . »	8,836,215

Questo per il passato; per l'avvenire prescrisse in anni sei il compimento dei tronchi non ancora appaltati delle Eboli-Reggio e Messina-Patti-Cerda, dello sviluppo complessivo di circa 467 chilometri, autorizzando il Governo a procedere all'appalto dei medesimi a licitazione privata, e a ripartire la somma occorrente nel numero di esercizi necessario perchè l'annuo stanziamento, gravante il fondo delle costruzioni, non riuscisse superiore a lire 17,500,000. Per rendere più facile la concessione di linee secondarie, aumentò da lire 1000 a lire 3000, e per un tempo da 35 a 70 anni, il sussidio chilometrico, che con l'articolo 12 della legge del 1879 era stato richiamato dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª). Ingiunse poi che entro il novembre 1887 fosse presentato un Disegno di legge per i maggiori fondi occorrenti alle altre ferrovie decretate dalla legge del 1879, da inscriversi in tanti distinti capitoli e per provvedere:

a) alla diretta Roma-Napoli, di cui nell'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, nella legge 5 luglio 1882, n. 877 (serie 3ª), e al capitolo 134 del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1886 87;

b) alla ferrovia Genova-Ovada Asti, di cui all'articolo 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª).

All'obbligo fu ottemperato con la presentazione del progetto che divenne poi la legge del 20 luglio 1888.

A quel tempo rimanevano circa 3066 chilometri di strade ferrate da costruire, per un ammontare di oltre lire 1,610,000,000, e i debiti ancora da saldare superavano i 200 milioni di lire, e dovevano far carico:

nell'esercizio 1888-89	per	L.	82,333,306.93
» 1889-90	»	»	47,841,138.29
» 1890-91	»	»	29,100,240.32
» 1891-92	»	»	15,960,526.90
negli esercizi successivi	»	»	28,347,388.—

Conveniva per di più provvedere: alle quote di concorso delle linee concesse all'industria privata; al rimborso ai corpi morali delle quote anticipate e alla restituzione dei concorsi; al materiale mobile e d'armamento; alle spese di personale e di amministrazione.

Per soddisfare gli impegni già venuti o prossimi a venire a scadenza; per dare esecuzione a tutte le leggi per costruzioni ferroviarie che si erano votate dal Parlamento senza elevare gli assegni, specialmente nel primo quadriennio, a una somma insopportabile dalle forze del bilancio, comunque estimate, e dal credito dello Stato, si ricorse a tre metodi diversi:

1° La costruzione a carico diretto dello Stato di circa 1471 chilometri da compiersi entro il decennio 1888-89-1897-98. La spesa di circa 890 milioni, da raccogliere mediante emissione di obbligazioni 3 per cento, distribuita nei vari esercizi a norma delle tabelle *A* e *B*, e per le Roma-Segni, Isernia-Campobasso, Formia-Minturno, Napoli-Minturno, Roma-Terracina, secondo quanto dispongono gli articoli 1, 7 e 8 della legge del 1888.

Per queste disposizioni riuscirono elevati gli stanziamenti nel primo quadriennio, ma ciò è provenuto dalle somme necessarie a soddisfare gli impegni già contratti e che non comportavano ulteriori dilazioni.

2° Le costruzioni da compiersi con il metodo delle licitazioni private, comprendenti il completamento delle due ferrovie Eboli-Reggio, della Messina-Patti-Cerda, della ferrovia dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro per una estesa di chilometri 500 e una spesa in allora prevista di lire 303 milioni, che i ribassi ottenuti di poi nelle aste ridussero a circa lire 265,000,000. Con che gli interessi delle somme annualmente dispendiate si dovessero inscrivere nella parte ordinaria del bilancio del Tesoro, e più tardi, a opera finita, fosse soddisfatto il debito capitale con trenta annualità, comprensive degli interessi e del capitale impiegato nelle costruzioni, rilasciando per intanto ai costruttori dei certificati da valere anche agli effetti dell'articolo 171 del Codice di commercio.

3° La concessione della costruzione, mediante annuità fissa, alle Società esercenti le reti ferroviarie del Regno:

alla Mediterranea la concessione delle ferrovie Genova-Ovada-Asti, Velletri-Terracina, Sparanise Gaeta, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo;

alla Società delle Meridionali, esercente la rete Adriatica, quella delle ferrovie Lecco-Colico, Rocchetta Melfi-Potenza, Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Solmona-Isernia, Barletta-Spinazzola;

alla Società Sicula, quella delle ferrovie Scordia-Caltagirone, Noto-Licata con binario di diramazione al porto di Siracusa.

L'estesa delle ferrovie comprese nelle convenzioni fu di chilometri 1060; l'annualità per la Mediterranea e l'Adriatica fu determinata in lire 20,500, per la Sicula in lire 20,250 al chilometro; annualità da inscriversi nella parte ordinaria del bilancio del Tesoro. Con i mezzi ordinari del bilancio dovevasi pure provvedere a una somma iniziale di lire 39,139,754, da pagarsi alle Società Mediterranea e Adriatica (in data eventualità lire 47,889,754) distribuita dall'esercizio 1890-91 all'esercizio 1900 01.

Il sistema della sovvenzione elevata a 3000 lire al chilometro era consigliato dalla lusinga che il patrimonio fer-

---

(1) Novara-Pino, Codola-Nocera, Succursale dei Giovi, Aosta-Ivrea, Sondrio-Colico-Chiavenna, Belluno-Feltre-Treviso, Ascoli-S. Benedetto, Adria-Chioggia, Novara-Varallo, Bra-Carmagnola, Vercelli-Mortara-Pavia, Airasca-Cavallermaggiore, Mantova-Legnago, Viterbo-Attigliano, stazione di Frascati-città, Foggia-Manfredonia, Zollino-Gallipoli, Legnago-Monselice, Gallarate alla Pino-Novara.

roviario avrebbe potuto accrescersi di linee utili senza aumentare in grave misura gli oneri dello Stato.

Non vi ha dubbio che, anche con i metodi determinati dalla legge del 1888, gl'interessi e l'ammortamento del capitale impiegato, oltre che per le costruzioni dello Stato, per le costruzioni affidate alle Società o agli appaltatori delle licitazioni private, fanno carico al bilancio; ma le emissioni da compiersi direttamente dallo Stato furono ridotte a più modesta misura, e per una parte cospicua delle costruzioni si chiamò a concorso il credito delle Società e dei privati appaltatori. E non fu questo un lieve vantaggio.

Non si può sicuramente pensare da noi a risolvere un vasto problema di costruzioni ferroviarie con le forze ordinarie del bilancio, anche perchè le oscillazioni nella domanda dei crediti annuali perturberebbero ogni previsione, e d'altronde non siamo nella fortunata condizione dell'Inghilterra e dell'America, di avere le ferrovie per concessioni perpetue, senza garanzie o sovvenzioni o ingerenza finanziaria da parte del Governo. Mancano i fattori principali di una consimile soluzione. cioè i traffici largamente rimuneratori, l'abbondanza dei capitali, la vigorosa e forte iniziativa privata.

Ma volendo costruire le ferrovie promesse, e dovendo a tale scopo ricorrere al credito in larga misura, il sistema adottato dalla legge del 1888 affaticava nella minor misura quello diretto dello Stato.

Certo si è che, comunque vogliasi giudicare la legge del 1888, i mezzi escogitati riescirono tanto efficaci, che anche quando piaccia alla Camera di approvare le attuali proposte del Governo, per alcuni esercizi avvenire si costruirà un maggior numero di chilometri di ferrovia che non negli esercizi precedenti. Si potrebbe anche aggiungere che del presente Disegno è consentito disputare senza tema di perturbazioni, appunto perchè le costruzioni condotte dalle Società, e le altre a licitazione privata, hanno un regolare svolgimento. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Catalogo dell' Esposizione collettiva del Ministero dei Lavori Pubblici alla Esposizione Nazionale di Palermo del 1891-1892. Imola, *Tipografia d'Ignazio Galeati e Figlio*, 1892.

Fu antico e costante programma — adottato dal Ministero dei Lavori Pubblici, nel prendere parte alla Esposizione Universale di Parigi nel 1878 e successivamente alle Esposizioni Nazionali di Milano del 1881 e di Torino del 1884 — quello di compilare e rendere di pubblica ragione una succinta, ma completa *rassegna*, o *conto-reso* di quanto il Governo Italiano aveva eseguito nel rispettivo periodo di tempo trascorso dalla proclamazione del Regno d'Italia all'apertura di ciascuna delle predette Esposizioni.

E così: la rassegna pubblicata in occasione dell'*Esposizione di Parigi* comprese il periodo dall'anno 1860, in cui avvenne la proclamazione del Regno d'Italia, a tutto il 1877; per l'*Esposizione di Milano* la predetta rassegna fu proseguita dal 1878 a tutto l'anno 1880; per l'*Esposizione di Torino* fu compilata dal 1881 a tutto il 1883.

Identico programma fu adottato in occasione dell'attuale *Esposizione di Palermo*, toccando dal 1884 a tutto il 1890; e per tal modo la storia dell'attività del Ministero dei Lavori Pubblici è ora completata per un trentennio. In questo Catalogo, a differenza dei Cataloghi pubblicati in occasione delle Esposizioni precedenti, nulla più figura di ciò che si riferisce al servizio delle Poste e dei Telegrafi passato ad altro speciale Ministero.

Come per le precedenti Esposizioni, ebbe l'incarico di raccogliere e coordinare gli elementi per la mostra collettiva del Ministero dei Lavori Pubblici, da inviare all'Esposizione Nazionale di Palermo, il comm. **Alessandro Betocchi**, ispettore del R. Genio Civile. Ed anche questa volta egli seppe altamente corrispondere alla meritata fiducia.

Il presente Catalogo è diviso in tre parti, che riassumiamo brevemente. — Parte I: Cenni monografici sui singoli servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici — Parte II: Relazioni, disegni, fotografie ed altri documenti ad illustrazione e complemento dei cenni monografici predetti — Parte III: Pubblicazioni e memorie degli ufficiali del Genio Civile e di altri funzionari dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

All'Esposizione Nazionale di Palermo — e perciò nel Catalogo di cui trattasi, che abbiamo ricevuto dal Segretariato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici — fanno bella ed ordinata mostra, tra i principali servizi attualmente dipendenti dal Ministero stesso, le *Strade Ferrate* e le *Tramvie*.

Delle prime specialmente il Catalogo presenta una accurata e completa monografia per quanto concerne le pubblicazioni ufficiali e le illustrazioni delle costruzioni, dirette tanto dal R. Genio Civile e dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, quanto dalle Società per le Reti Mediterranea ed Adriatica.

Nel servizio dei *Porti* trova importante luogo la monografia del « Porto di Genova MDCCCXCI » di cui dicemmo ampiamente nel n. 18, pag. 277.

La parte terza, infine, comprende ben 683 pubblicazioni degli Ufficiali del Real Corpo del Genio Civile o degli Ingegneri addetti sia al R. Ispettorato, sia al Servizio ferroviario. È questa, davvero, una interessantissima collezione — per ordine alfabetico degli Autori — molto opportuna per gli studiosi delle nostre opere pubbliche, in ogni ramo dei servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Prossima gara di materiale rotabile per la Mediterranea.

Ci consta che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha autorizzato la Società del Mediterraneo ad aprire la gara per l'acquisto di 4 locomotive a grande velocità, 10 carrozze di 1ª classe, 16 di 2ª e 12 di 3ª, tutte con ritirata, gaz e freno Westinghouse, e di 24 carri per trasporto derrate alimentari. Vedasi in proposito, e per richiamo, nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 309.

Fra pochi giorni verranno diramate alle Ditte nazionali le relative lettere d'invito a concorrere alla gara.

><

Treni festivi sulla Mediterranea.

Sappiamo che coi primi giorni di giugno verranno attuati i treni festivi sulle linee *Torino-Torre Pellice*, *Novara-Varallo-Domodossola*, *Milano-Varese-Arona* e *Milano-Novara*.

Dal 1° giugno saranno pure riattivati i treni merci con viaggiatori fra *Ivrea ed Aosta*.

><

Circa l'orario estivo per le linee ferroviarie affluenti ai laghi.

Col primo luglio p. v., aprendosi all'esercizio il *tronco Lecco-Bellano*, l'orario estivo per le linee affluenti ai laghi che doveva, come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 16, pag. 244, attivarsi il 15 giugno venne prorogato al 1° luglio.

><

Stazione di Cuneo.

(Progetto di ampliamento e di modificazioni).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato alla superiore approvazione il progetto per ampliamento e modificazioni della stazione di Cuneo, in dipendenza dell' innesto nella medesima della nuova linea Cuneo-Saluzzo.

Le opere, di cui è proposta l'esecuzione, si limitano a quelle strettamente necessarie, e consistono: 1. nell'ingrandimento del piazzale all'ingresso verso Saluzzo; 2. nella costruzione di due nuovi marciapiedi; 3. nell'ingrandimento del magazzino merci; 4. nell'allargamento della rimessa macchine e dell'annesso dormitorio; 5. nell'aggiunta di m. 672 di binario nuovo, oltre le opportune modificazioni e spostamento dei binari vecchi: 6. nel-

l'impianto di un apparato speciale di protezione delle comunicazioni oltre il ponte sul Gesso fra i due binari di Ventimiglia e di Mondovì; 7. l'impianto di comunicazione fra i binari di 2ª, 3ª, 4ª e 5ª linea.

L'importo presunto dei lavori risulta come segue: *a*) importo dei lavori da appaltare L. 86,847.46; *b*) lavori la cui esecuzione è riservata all'Amministrazione L. 43,252.86; *c*) spese generali di direzione e sorveglianza L. 10,579.68. Totale L. 140,300. L'importo del materiale metallico di armamento è previsto in L. 54,717.08.

I lavori da appaltarsi sono: i movimenti di materie, le opere murarie, i consolidamenti, le chiusure e la massicciata. Sono riservati all'Amministrazione: le espropriazioni, la provvista e posa in opera del materiale di armamento e dei meccanismi e la costruzione degli apparecchi di sicurezza.

I lavori saranno dati in appalto o a trattativa privata o licitazione privata.

Per l'ultimazione delle opere è previsto un termine di tempo di mesi sei.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto di 20 scambi, ecc., per la stazione di Saluzzo (1).

Alle ore 10 antimeridiane del 27 corrente maggio, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero 20 scambi dei quali undici con crociamento tang. 0.10 fatto con rotaie del tipo R. M. da kg. 30 al m. l., sei con cuore tang. 0.12 capovolgibile in acciaio fuso del modello n. 2 ex A. I., due inglesi doppi e uno triplo pure del modello n. 2 ex A. I., occorrenti per l'armamento della stazione di Saluzzo della linea Cuneo-Saluzzo, per la presunta somma di lire 26,840, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale approvato con Decreto ministeriale del 13 gennaio 1888, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio Contratti di questo Ministero.

Gli scambi dovranno essere consegnati nella stazione di Saluzzo entro il 15 agosto 1892.

L'Amministrazione consegnerà al fornitore in seguito a sua domanda le rotaie del tipo R. M. da kg. 30 franche sui vagoni alla stazione di Prà.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1500, e quella definitiva in L. 3000, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

(1) Vedi « Informazioni » del n. 18, pag. 278, circa la sospensione del precedente appalto.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(Visita di ricognizione e prossima apertura della tratta Oliveri-Patti).

La Commissione tecnica governativa — composta dei signori: Comm. Felice Fossati, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate; cav. Gino Della Rocca, R. Ispettore Capo delle Strade Ferrate; e cav. Giuseppe Pelleri, Ingegnere Capo del Genio Civile, Direttore tecnico governativo per la ferrovia da Messina a Zappula — incaricata di procedere, a norma dell'articolo 82 del Capitolato di esercizio per le ferrovie della Sicilia, alla visita di ricognizione della tratta Oliveri-Patti (linea Messina-Patti-Cerda) della lunghezza di m. 8569.09, appaltata a licitazione privata all'Impresa Ferdinando Cesaroni, ha proceduto alla visita stessa il giorno 4 del corrente mese, in concorso dell'Ingegnere cav. Guido Nuti, rappresentante della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, e dell'Ing. Anselmo Gobba, rappresentante dell'assuntore dei lavori.

Tenuto conto dello stato dei lavori, la Commissione ha manifestato l'avviso che, previa la esecuzione con parere favorevole sul risultato delle prove delle travate metalliche, e l'ultimazione dei lavori da essa indicati come indispensabili per l'apertura del tronco, questo possa fino dal 25 corrente attivarsi con servizio viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità, in colli non eccedenti il peso di 50 chilogrammi, salvo ad attuare il servizio merci a piccola velocità non appena ultimata la strada d'accesso alla stazione di Patti.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.

(Stato lavori tronco Fratte-Capezzano al 1° maggio 1892).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco Fratte-Capezzano (della linea Salerno-San Severino) in appalto all'Impresa Rocco D'Alessandro, riceviamo le seguenti notizie, che sono riferite al 1° del corrente mese:

La *galleria elicoidale delle Fratte*, lunga m. 2,396.03, che è l'opera più importante del tronco, presentava il seguente stato di avanzamento: *Scavo*, avanzata m. 2308; calotta m. 2211.40; strozzo m. 2211.20; piedritti metri 2073.90; regolamento m. 2040.37. *Muratura*, calotta m. 2144.27; piedritti m. 2040.37; arco rovescio metri 169.35. — L'avanzamento medio giornaliero complessivo per ambedue gli attacchi, nel mese di aprile è stato di m. 2.42. — I lavori procedono regolarmente e con attività normale.

Le *espropriazioni* sono complete; i *movimenti di terra* quasi ultimati; le *opere d'arte*, i *fabbricati* della stazione di Fratte, le case cantoniere ed i muri di sostegno possono ritenersi compiuti, mancando solo parzialmente di lavori di finimento.

><

La Direzione della ferrovia Parma-Spezia.

In seguito al passaggio della gestione tecnica ed amministrativa della ferrovia Parma-Spezia dalla Società Mediterranea all'Amministrazione governativa, il Ministero dei Lavori Pubblici ha nominato il Direttore della ferrovia suddetta nella persona dell'ing. cav. Luigi Pesso, Ingegnere-Capo del Genio Civile, attuale Direttore della ferrovia Cuneo-Ventimiglia; il quale, per taluni incarichi che ha ancora da disimpegnare, è per ora rappresentato dall'ing. cav. Borsi, R. Ispettore delle Strade ferrate, che rimarrà come Vice-Direttore per la detta ferrovia.

L'ing. cav. Checchi, già Capo-Divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne richiamato al servizio ordinario del Genio Civile.

><

L'industria ferroviaria nazionale all'Esposizione Colombiana a Genova.

Siamo informati che la *Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano*, ha fatto domanda per essere autorizzata ad esporre alla prossima Mostra Colombiana in Genova, la carrozza-salone a due assi, che tiene ora in costruzione per conto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Modificazioni all'orario della Mediterranea.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazione d'orario dei treni 941 e 942, della *linea da Reggio a Nicotera*. Secondo il progetto medesimo la partenza di detti treni verrebbe, in via di esperimento, anticipata, con che sarebbero soddisfatte le aspirazioni di molti cittadini che si servono della linea suindicata.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, accogliendo le istanze dell'Amministrazione comunale di Portoferraio, si è dichiarata disposta ad anticipare la partenza del secondo treno da *Piombino a Campiglia*, in modo da ottenere la sua coincidenza col direttissimo N. 10. Il suindicato treno, che porta il N. 144, si proporrebbe di farlo partire da Piombino alle 11.55 ant., con arrivo a Campiglia alle 12.30 pom., restando ferma la partenza da Campiglia del treno N. 143 alle 2.45 pom.

><

Nuovo orario sulla Rete Biellese.

Dal 24 corrente sarà attuato un nuovo orario sulla Rete Biellese, cioè sulle linee: *Biella-Cossato-Vallemosso, Biella-Andorno-Balma* e *Biella-Mongrando*.

><

Per il trasporto delle merci seriche.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Milano ha raccomandato al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, perchè appoggi presso il Ministero dei Lavori Pubblici una domanda dell'Associazione del commercio delle sete in quella città, tendente ad ottenere che le seterie siano ammesse a fruire, nei trasporti in ferrovia, secondo il peso delle spedizioni, dei prezzi delle serie *B* e *C* della tariffa speciale N. 2 a grande velocità.

><

Anche le Camere di Commercio di Cremona, Cuneo, Palermo, Udine e Venezia hanno raccomandato al Governo la memoria ad esso presentata dall'Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Italia, allo scopo di ottenere una riduzione pei prezzi di trasporto in ferrovia delle merci seriche, come già accennammo nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 310.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(Per il trasporto di vino all'estero).

Sappiamo che gran parte delle Ferrovie Svizzere Nord-Est e dell'Unione hanno aderito alla domanda dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, tendente ad ottenere che le note facilitazioni di tariffa concesse dalle Ferrovie Svizzere pel trasporto dei vini da Barletta, Cerignola, Foggia e San Severo, fossero estese non solo alle principali stazioni della Provincia di Lecce, ma anche ad altre stazioni meridionali di produzione del vino.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di estensione di tariffa locale alle Ferrovie secondarie romane).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie Meridionali, ha presentato il seguente progetto relativo all'estensione di tariffe locali: — « I prezzi delle tariffe locali N. 203, » 204, 205, 207 serie *A*, 208 serie *B*, 211, 215, 216, » 220, 221, 222, 224, 225, 226 serie *A*, 227, 228, 229, » 230 e 601 a piccola velocità e N. 502 a piccola ve- » locità accelerata, sono applicabili, limitatamente al per- » corso sulle linee mediterranee ed adriatiche, anche alle » spedizioni dirette a stazioni delle Ferrovie secondarie » romane ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato parere sui seguenti affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

1. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori appaltati all'*Impresa Alfeo Versé* per la costruzione delle case di guardia ed altri fabbricati accessori lungo il tronco di ferrovia da Villafranca a Grotto nella *ferrovia Parma-Spezia;*

2. Su domanda della Camera di Commercio ed Arti di Livorno, relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di una *ferrovia da Livorno a Pieve Val di Nievole*, col sussidio chilometrico di L. 3,000 per 70 anni (1);

3. Su di una domanda dell'*Impresa Tiozzi Ferruccio*, appaltatore dei lavori di costruzione del quarto tronco, Roccaravindola-Monteroduni-Isernia, della *ferrovia Caianello-Isernia*, tendente ad ottenere di essere esonerata dalla nomina di un nuovo fideiussore, in considerazione che i lavori del tronco medesimo sono così avanzati da ritenerne prossimo il compimento;

4. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'*Impresa Sacchet*, per la costruzione del tronco da Feltre a Fener nella *ferrovia Belluno-Treviso*.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Varianti nella esecuzione delle gallerie lungo il tronco Cosenza-Pietrafitta della ferrovia Cosenza-Nocera;
2. Progetto pel consolidamento dell'argine stradale presso S. Giorgio lungo la ferrovia Asti-Casale;
3. Progetto d'appalto per la fornitura dei meccanismi fissi pei due tronchi Salerno-Fratte Capezzano della ferrovia Salerno-S. Severino;
4. Proposta sul completamento della massicciata lungo la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;
5. Proposta per l'impianto di due gru idrauliche nella stazione di Avellino;
6. Progetto d'appalto dei meccanismi fissi pel tronco Val d'Inferno-Ormea della ferrovia Ceva-Ormea;
7. Nuovo tipo di vagoni a carrello lungo la ferrovia Palermo-Corleone;
8. Progetto di opere di difesa contro il fiume Ofanto presso la stazione di Rocchetta Melfi lungo la ferrovia Rocchetta-Foggia;

(1) Per richiamo a precedenti informazioni e notizie circa la *ferrovia Livorno-Val di Nievole*, vedi n. 12, pag. 184.

9. Progetto pel prolungamento del binario nella stazione di Savia lungo la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

10. Progetto di consolidamento della scarpa sinistra delle trincee fra i km. 131.200 e 131.293 lungo il tronco Recalmuto-Caldare della ferrovia Bicocca-Caldare.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Sicignano-Castrocucco. — *Inaugurazione del tronco Casalbuono-Lagonegro.* — A mezzodì del 16 corrente è giunto a Lagonegro, accolto da immensa popolazione festante, il treno inaugurale della linea Casalbuono-Lagonegro, uno dei tronchi della Sicignano-Castrocucco.

Il Municipio di Lagonegro aveva invitato all'inaugurazione: il nuovo Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, onorevole Lacava, gli altri deputati del Collegio, Lovito, Rinaldi e Senise; il Prefetto della Provincia, i Presidenti del Consiglio e della Deputazione Provinciale; ed i senatori del Circondario, onorevoli Sole ed Arcieri.

Pronunziarono applauditi discorsi il prosindaco, il sottoprefetto, il rappresentante del presidente della Deputazione provinciale, il Procuratore regio e l'onorevole senatore Arcieri.

Gli oratori ricordarono l'efficace opera dei deputati della Provincia e specialmente dell'onorevole Lacava, che nel 1870 fece approvare alla Camera dei deputati l'ordine del giorno che autorizzava il Governo a studiare la costruzione della linea Eboli-Reggio.

I discorsi furono accolti con entusiastici evviva al Re ed alla Patria.

— *Apertura del tronco all'esercizio.* — Collo stesso giorno 26 venne aperto, dalla Società per la Rete Mediterranea, il tronco Casalbuono-Lagonegro, della lunghezza di chilometri 13.500 circa, sul quale trovasi la sola stazione di Lagonegro che rimarrà per ora testa di linea.

Questo tronco di ferrovia si svolge nella valle del fiume Calore attraversandolo al km. 0.258 con un viadotto ad impalcatura metallica, oltrepassato il quale ed al km. 2.500 segue il Vallone Secco, e poscia al km. 7.600 attraversa il fiume Noce, seguendolo fino a Lagonegro.

Detto nuovo tronco di linea è formato da due tratti di lunghezza pressochè eguale. Il primo, da Casalbuono è in salita quasi continua fino a raggiungere la località denominata Battaglia di Basilicata con pendenza del 14 0|00 preceduta da un percorso orizzontale di m. 322 fra i chilometri 64.944.61 e 65.266.61 da Casalbuono, ed è interrotto da un'altra livelletta orizzontale di m. 349.23 fra i chilometri 68.140.85 e 68.490.08. Il secondo è in discesa, dalla località suddetta fino a Lagonegro, con pendenze variabili da 1.16 a 12 0|00 e con una sola livelletta orizzontale di m. 300 fra i km. 73.605.91 e 73.905.91, cadente anche qnesta verso la metà del tratto.

L'andamento del nuovo tronco, per oltre un terzo circa della sua lunghezza, è curvilineo con raggi variabili da metri 300 a m. 700.

Diamo il completo elenco delle gallerie e della loro lunghezza: Tempa del Tasso, di m. 288; Vallone Secco, di metri 253; Pertusata, di m. 1027; Carcumi, di metri 981; Foraporta, di m. 735; Zango, di m. 607; Voriello, di m. 246; Maiorana, di m. 666; Tempone Rosso, di m. 480.

La stazione di Lagonegro è costituita, oltrechè dal fabbricato viaggiatori, anche da magazzino merci, rimessa provvisoria in legname per una locomotiva, e rifornitore della capacità di m. c. 50, non ancora in attività. Trovasi sulla sinistra da Casalbuono, ed ha due binari d'esercizio lunghi m. 440 fra punta e punta degli aghi estremi, ed altri due di servizio, uno dei quali per le merci.

È provvista inoltre di piano caricatore di testa e di fianco; di grue fissa da 6 tonnellate, di bilancia a ponte da 30 del tipo Opessi e di piattaforma del diametro di metri 5.50. È protetta da un solo segnale a disco collocato a m. 700 circa e la cui manovra è indipendente da quella degli scambi.

La stazione stessa è abilitata a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci, bestiame, ecc., in servizio interno e cumulativo italiano.

Per richiamo ad inaugurazioni ed aperture di altre linee della *Mediterranea*, vedi « Informazioni » del n. 20, pag. 309.

Ferrovia Lecco-Colico. — *Visita di ricognizione e prossima apertura del tronco Lecco-Bellano.* — Annunciasi che il 15 giugno avrà luogo la visita di ricognizione del tronco Lecco-Bellano della linea ferroviaria Lecco-Colico. Il 1° luglio il tronco di linea sarà aperto all'esercizio.

Circa lo stato dei lavori al 1° aprile 1892 vedi in questo numero a pag. 321, e circa l'anticipazione della apertura di detto tronco, vedi « Informazioni » del n. 11, pag. 167.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul tracciato di massima.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere che per la nuova ferrovia Alessandria-Ovada, di cui ha chiesta la concessione un Consorzio appositamente costituitosi, possa approvarsi il tracciato di massima studiato dal Consorzio.

Questo tracciato — che misura tra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Alessandria ed Ovada una lunghezza di chilometri 34.5 — segue completamente la valle dell'Orba fino ad Ovada, attraversando i paesi di Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Predosa e Rocca Grimalda.

La spesa complessiva preventivata per la costruzione di questa ferrovia è di L. 5,182,500.

Per maggiori notizie circa questa linea, far capo al n. 1 del 1891, con richiamo a precedenti numeri del 1890 e 1889.

Ferrovia direttissima Venezia-Trento per Valsugana. — *Gita del podestà di Trento a Trieste e Venezia.* — Continuiamo l'opera di annotare tutti gli atti e tutte le manifestazioni della ravvivata questione di tale ferrovia, da noi riassunta in uno speciale articolo nel n. 20, a pagina 306.

Dai giornali locali di Trieste e di Venezia rileviamo che il dottor Oss Mazzurana, podestà di Trento, fu l'11 corrente a Trieste ed il 14 a Venezia per far pratiche coi due Municipi circa la costruzione della nuova linea ferroviaria per la Valsugana, che interessa vivamente le due città marittime dell'Adriatico nei loro rapporti commerciali cogli Stati tedeschi dell'Europa centrale.

Ferrovia Napoli-Nola-Baiano ed estensioni. — *Assemblea 16 aprile 1892 e bilancio al 31 dicembre 1891.* — Il 16 aprile u. s. si tenne a Bruxelles, nella sede sociale, l'assemblea generale ordinaria degli azionisti.

L'assemblea — presa conoscenza dei rapporti del Consiglio d'Amministrazione e del Collegio dei Commissari, del bilancio e del conto profitti e perdite dell'esercizio 1891 — ne votò all'unanimità l'approvazione.

Il bilancio al 31 dicembre 1891 pareggiasi in franchi 10,032,362.49. Il conto profitti e perdite pareggiasi in fr. 158,992.45, dei quali, nell'attivo: fr, 1,328.35 per saldo dell'anno 1890, fr. 131,919.09 per beneficio dell'esercizio 1891 e fr. 25,745.01 per saldo dell'anno 1891.

Per precedenti dati approssimativi dell'esercizio 1891, vedi n. 4, pag. 57.

Tramvia a vapore Iseo-Rovato. — *Comitati di Iseo e di Rovato.* — Il 13 corrente s'adunò ad Iseo, per costituirsi, il Comitato provvisorio. Questo nominò inoltre una Commissione coll'incarico di formulare il programma, sotto il quale si deve svolgere l'azione che i promotori si sono prefissi.

Un altro Comitato si è pure costituito a Rovato.

Per precedenti notizie vedi n. 14, pag. 217.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Circa la introduzione del tempo medio dell'Europa centrale nel servizio.* — Conseguentemente alla deliberazione dell'*Unione delle Strade Fer-*

rate Svizzere, da noi riportata nel n. 19, pag. 297, fu annunciato che il Consiglio federale proporrà alla Assemblea federale di adottare pel servizio ferroviario, postale, telegrafico, l'ora dell'Europa centrale.

Affermasi ora, invece, che la notizia che il Consiglio federale abbia risolto di proporre all'Assemblea federale l'introduzione del tempo medio dell'Europa centrale per i servizi delle poste, dei telegrafi e delle ferrovie è prematura. La proposta in questo senso del Dipartimento delle ferrovie non è ancora stata discussa dal Consiglio federale.

Per precedenti notizie circa l'adozione di tale ora nei servizi ferroviari, telegrafici e postali di parecchi Stati d'Europa, vedasi nel nostro n. 20, pag. 312, sotto *Ferrovie Olandesi*.

— *Sviamenti e scontri, morti e feriti nell'ultimo dodicennio.* — Dal rapporto di gestione del Dipartimento delle Strade ferrate per l'anno 1891, dal quale riportammo già altri dati nel n. 3, pag. 42, circa lo stato generale delle ferrovie svizzere al 31 dicembre 1891, riassumiamo il seguente prospetto sugli accidenti ferroviari nell'anno stesso e nel precedente undicennio:

Anni	Accidenti		Persone	
	Sviamenti	Scontri	Morte	Ferite
1891	N. 91	36	91	326
1890	» 70	42	49	21
1889	» 52	19	45	17
1888	» 48	20	44	214
1887	» 55	9	56	91
1886	» 42	17	40	83
1885	» 63	23	44	133
1884	» 37	15	49	85
1883	» 53	17	43	86
1882	» 62	20	48	107
1881	» 49	13	45	56
1880	» 46	17	40	74

A proposito dei disastri ferroviari nei differenti Stati rinviamo i nostri lettori: ai richiami da noi fatti nel n. 2, pag. 25, in fine alle notizie sulle *Ferrovie Inglesi;* e alle notizie sulle *Ferrovie negli Stati Uniti* nel n. 7, pag. 105.

Ferrovie Austriache. — *Prodotti delle ferrovie dello Stato nel 1891.* — Le ferrovie esercitate dallo Stato in Austria avevano al 31 dicembre 1891 una lunghezza di km. 7018, in aumento di km. 100 rimpetto all'anno precedente. In questo totale sono comprese alcune linee esercitate dallo Stato per conto di Società private.

L'insieme dei prodotti lordi giunse a 68,475,000 fiorini, presentando un aumento di 979,628 fiorini sull'anno precedente; e le spese ascesero a 47,564,117 fiorini, anche queste in aumento di 3,765,025. L'eccedenza delle entrate, ossia l'utile dell'esercizio annuale, fu quindi di 20,910,884 fiorini, in diminuzione di 2,785,397 fiorini sul 1890.

Questa diminuzione dell'utile netto, in concorrenza con l'aumento delle linee, è dovuta alle maggiori spese occasionate dall'introduzione delle tariffe per zone, dall'aumento di prezzo dei combustibili e anche dall'aumento delle imposte, mentre d'altra parte vi è stato un rallentamento del traffico pel più scarso movimento dei grani.

Circa i prodotti di precedenti anni, vedi n. 4, pag. 58, sotto *Ferrovie Austro-Ungariche*.

— *Circa l'aumento delle tasse di trasporto delle merci sulle ferrovie dello Stato.* - È questione assai dibattuta in Austria; e noi ne seguimmo sino ad ora il corso, intorno a cui rinviamo i nostri lettori al n. 16, pag. 248.

Annunciasi ora che le proposte emanate dalla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato — riguardanti l'aumento della tariffa per le merci dal 1° luglio prossimo — essendo state accettate dal Ministro del Commercio, saranno sottoposte al Consiglio delle ferrovie dello Stato convocato all'uopo per il principio della entrante settimana.

Le modificazioni consistono in aumenti graduali del prezzo di trasporto delle merci e delle manipolazioni. Ad esempio, un collo merce che debba percorrere 80 chilometri pagherà 4 kreutzers per tassa di manipolazione.

Calcolasi a 2,000,000 di fiorini il getto di questa nuova tassa.

Ferrovie Russe. — *Prodotto della Rete dello Stato nel 1891.* — Nel n. 14, pag. 218, accennammo ai prodotti di tutte le ferrovie Russe nel 1891; aggiungiamo ora qualche maggiore notizia sui prodotti delle ferrovie dello Stato nel medesimo anno.

L'esercizio della Rete ferroviaria dello Stato in Russia produsse nell'anno 1891 una somma di 78,130,258 rubli, con l'aumento di milioni 5,500,000 di rubli in confronto all'anno precedente. Il prodotto lordo per *versta* fu nel 1891 di 7864 rubli contro 7451 nel 1890.

Le spese di esercizio ascesero a 46,023,232 rubli, in aumento di 617,000 rubli; la spesa fu di 4632 rubli per *versta* contro 4666 nel 1890.

Il prodotto netto fu quindi di 32,107,026 rubli nel 1891, superando di 5,000,000 quello dell'anno precedente.

Per consimili notizie circa l'anno 1890 e precedente quinquennio 1885-89, vedi n. 1, pag. 10.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Il compimento della Rete Tunisina alla Camera dei Deputati francese.* — Circa la Convenzione tra il Governo Francese e la Compagnia Bona-Guelma dicemmo altre volte; per richiamo, vedasi il n. 10, pag. 154.

Della questione si è occupata il 19 corrente la Camera dei Deputati, a proposito di una interpellanza che così riassumiamo:

Il Ministro degli Esteri, signor Ribot, rispondendo ad una interpellanza di Baihaut, espresse la decisione di affrettare il compimento della Rete ferroviaria Tunisina. Se i negoziati tra il Ministro dei Lavori Pubblici, Viette, e la Compagnia della ferrovia Bona-Guelma non riescono prontamente a buon fine, egli ordinerà che s'intraprendano i lavori per conto del Governo.

Viette dichiarò che il Progetto di convenzione colla Compagnia Bona-Guelma è oneroso pel tesoro e dannoso agli interessi dei sudditi francesi. La Francia ha diritto degli stessi vantaggi del Bey, dacchè essa ne fornisce il denaro. Il Governo negozia una nuova Convenzione colla Compagnia Bona-Guelma e calcola di ottenere prossimamente una risposta favorevole. Domandò l'ordine del giorno puro e semplice, cui aderì anche Baihaut.

La Camera lo approvò senza opposizione per alzata e seduta.

Ferrovia intercontinentale delle tre Americhe. — *Rifiuto delle spese per gli studi nella Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti del Nord.* — Annuncia il *Journal des transports* che la Camera dei Rappresentanti ha approvato un emendamento che rifiuta la spesa di 65,000 dollari per gli studi della grande ferrovia intercontinentale delle Americhe.

Di questo progetto dicemmo assai sin dal suo primo inizio e ne seguimmo tutto il suo svolgimento; vedasi all'uopo, per richiamo, nel n. 25 del 1891, pag. 398.

Tramvia elettrica a Lugano. — *Proroga di termine.* — Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, nella seduta del 16 corrente, deliberò di non fare opposizione alla domanda della ditta Bucher e Dürrer per il prolungamento di termine per la tramvia elettrica *Paradiso-Lugano-Castagnola* e *Lugano-Molino Nuovo*.

Di queste tramvie elettriche dicemmo nel n. 27 del 1891, pag. 433.

Tramvie elettriche nel Trentino. — *Circa gli studi per la costruzione.* — A deliberazione del Consiglio comunale di Trento per le spese occorrenti ai necessari studi d'impianto, abbiamo accennato nel n. 44 del 1891, p. 704.

Aggiungiamo ora che gli studi sono bene avviati intorno alle linee tramviarie elettriche che dovrebbero congiungere Trento colle valli di Non, Sole, Cembra, Fiemme e Giudicarie.

Notizie Diverse

Fallimento della Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — *Nuove proposte per la vendita a trattative private dello stabilimento.* — Le prime trattative a cui, come dicemmo nel n. 17, pag. 266, erasi fatto autorizzare il curatore furono felicemente avviate colla Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni; ma poi non approdarono, non avendo il Consiglio Comunale acconsentito a recedere da alcune condizioni poste dal Comune stesso nella cessione di terreni alla Società di Terni.

È stato annunciato in questi giorni — e noi siamo lieti di confermare la veridicità della notizia — che l'ing. comm. Cottrau si è recato a Savona appositamente per studiare sulla convenienza d'un acquisto dello stabilimento stesso per parte di capitalisti italiani e belgi.

Inoltre annunciasi che la Società di Terni stia per ripresentare altre proposte.

Poste Italiane. — *Prospetto delle rendite postali nei tre primi trimestri dell'esercizio 1891-92 in confronto con quelle del corrispondente periodo 1890-91.* — Dal prospetto pubblicato dal Servizio delle Poste del Ministero delle Poste e dei Telegrafi riassumiamo le seguenti cifre complessive:

DISTINZIONE DELLE RENDITE	TOTALE DEI TRE PRIMI TRIMESTRI DEGLI ESERCIZI	
	1891-1892 Lire	1890-1891 Lire
Francobolli per le corrispondenze	23,816,730.10	23,552,714.38
Biglietti postali	79,368.60	78,465 25
Cartoline per la corrispondenza	4,077,046.40	3,959,556.10
Francobolli per pacchi	—	9,685.65
Cartoline per i pacchi	3,023,118.25	2,715,516.45
Segnatasse	2,895,942.30	2,848,364.96
Tasse francatura giornali	770,481.36	760,987.73
Rimborsi dovuti dalle Amministrazioni estere	1,277,994.72	1,278,815.43
Proventi diversi	149,745.13	139,716.01
Somme	36,090,426.86	35,343,821.96
Differenza nell'esercizio 1891-92	+ L. 746,604.90	

Per precedente prospetto delle *Poste Italiane*, vedi n. 48 del 1891, pag. 768; per richiamo a *Poste estere*, vedi n. 11 del corrente anno a pag. 171.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 11,000, per la esecuzione di lavori atti a difendere la spalla sinistra del ponte sul torrente Adda al chilometro 126.020 della ferrovia Bologna-Piacenza.

Rete Mediterranea. — L. 140,300 *, per ampliamento e modificazioni della stazione di Cuneo, non comprese L. 54,717.08 importo del materiale metallico di armamento;

L. 38,400, per provvedere alla costruzione di una tenda metallica in sostituzione dell'attuale tettoia in legno da demolirsi, in stazione di Pinerolo, lungo la linea da Torino a Torre Pellice;

L. 35,000, per provvedere all'esecuzione di lavori di consolidamento del rilevato all'accesso destro al ponte Provitolo al chilometro 6 338 della linea Roccasecca-Avezzano;

L. 25,550, per l'allacciamento dei binari esistenti con quelli dei nuovi riparti calderai e tenders nelle officine di Pietrarsa;

L. 31,545, per le forniture di primo impianto delle stazioni di Busca, Villafalletti, Costigliole, Verzuolo, San Benigno, Tarantasca e Manta della ferrovia da Cuneo a Saluzzo.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — (27 maggio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per la *fornitura di 20 scambi*, ecc. *per la stazione di Saluzzo.*

— (Prossimamente) — Appalto per fornitura e posa in opera di *meccanismi fissi* occorrenti per i due tronchi Salerno-Fratte-Capezzano della linea Salerno-San Severino. Importo L. 27,500 (vedi « Informazioni » del n. 14, pag. 215).

Rete Mediterranea — (Prossimamente) — Gara * per la fornitura di *materiale rotabile.*

Rete Sicula. — (Prossimamente) — Appalto per fornitura di *materiale mobile e di esercizio.* Importo L. 1,250,000 (vedi « Informazioni » del n. 18, pag. 279).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Nuovo piano caricatore di trasbordo alla stazione di Lucca, alla ditta Larini-Nathan, col ribasso del 30 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (28 maggio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto, fra Società cooperative, dei lavori di rialzo e rinfranco dell'argine destro di Reno nel 3° tronco, tratto dalla chiavica Cavo-Vela allo sbocco del Senio. Importo L. 86,404. (V. n. 17).

Prefettura di Padova (4 giugno, ore 10 ant.. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento del rialzo, ingrosso e parziale imbiancamento dell'argine destro del canale di Pontelongo, dalla calata di Fossaragna a Pontelongo. Importo L. 41,784. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa (4 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di scavo dell'emissario di Bientina, dall'Isola al Ponte di Bientina, nei Comuni di Capannori, Bientina e Buti (metri 6,991.50). Importo L. 101,970. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Milano (4 giugno. ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle latrine del carcere giudiziario cellulare di Milano mediante la soppressione delle attuali e la sostituzione di altri ripostigli e costruzione di sei torretti alle estremità del fabbricato panottico ed altre due agli angoli del lato posteriore del fabbricato intermedio. Importo ridotto L. 38,063.75. (V. n. 17).

Prefettura di Cosenza (4 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste per i lavori di riparazione ai ponticelli di luce m. 4 Selvaggio e Serra Candela e al ponte di luce m. 6 Muccone lungo il 1° tronco della strada Nazionale Silana n. 61 compreso fra Cosenza e il Ponte Camigliatello. Importo lire 10.440.76. Cauzione provvisoria L. 600. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Forlì (6 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e delle palafitte del Porto di Cesenatico dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1898. Importo L. 77,918.

Deputazione Provinciale di Modena (8 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muratura sul torrente Dragone lungo la strada di serie N. 40 nel tratto compreso fra Montefiorino e Lama. Importo L. 172,626.02. Cauzione provvisoria L. 17,000. Cauzione definitiva il decimo.

Svizzera. — *Direzione federale dei lavori pubblici a Berna* (31 maggio). — Appalto dei lavori di demolizione, di terra, di palificazione, di muratura, da scalpellino, da carpentiere, da lattoniere, da copritetto, d'intonacatura, da falegname e vetraio, di parchetteria, da fabbro-ferraio e da pittore per la costruzione di un nuovo fabbricato dei dazi in Ponte-Tresa.

I disegni, le condizioni ed i formulari per le offerte sono esposti presso la Direzione dei Dazi federali a Lugano.

Le offerte d'impresa sono da inoltrarsi franco fino all'ultimo di questo mese inclusivamente all'Ufficio sopradetto sotto il titolo: « Offerta pel fabbricato daziario di Ponte-Tresa ».

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (30 maggio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di N. 2 apparati motori completi per barche a vapore tipo White da m. 9.15. Importo L. 14,000. Cauzione L. 1400.

Aggiudicazioni.

Ministero della R. Marina. — Stabilimento *Ansaldo*, Sampierdarena; un incrociatore completo e una macchina di 13,000 cavalli md. per L. 10,300,000;

Stab. *Guppy-Hawthorn*, Napoli; due apparati motori di 13,000 cavalli per L. 6,300,000;

Stab. *Fratelli Orlando*, Livorno; costruzione dello scafo d'un incrociatore per L. 4,000,000;

Stab. *Odero*, Sestri Ponente; 4 torpediniere per L. 900,000;

Stab. *Cravero*, Genova; 2 torpediniere e 2 rimorchiatori per L. 610,000;

Stab. *Pattison*, Napoli; 2 torpediniere ed 1 cisterna per lire 525,000;

Stab. *Cattro*, Ancona; 1 cisterna a vapore per L. 75,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Maggio 14	Maggio 21
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 647	655
» »	Mediterranee		» 517	521
» »	Sicule		» 570	575
» »	Sarde (preferenza)		» 319	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 300	320
» »	Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 548	548
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 284	284
» »	Novara-Seregno		» 68	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 312	314
» »	»	2ª emiss.	» 301	302
» »	Centrale Toscana		» 495	495
» »	Mediterranee 4 0[0		» 430	429
» »	Meridionali		» 304	304
» »	Sarde, serie *A*		» 301.50	302.50
» »	» serie *B*		» 302.50	303.50
» »	» 1879		» 295	295
» »	Pontebba		» 452.25	452.25
» »	Nord-Milano		» 251	257
» »	Meridionali Austriache		» 316	319
» »	Gottardo 4 %		» 102	102

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

2 giugno — **Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale in Milano.

19 giugno — **Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale nella sede sociale in Milano.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

6 giugno — **Carbonifera Industriale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria in seconda convocazione per le ore 2 pom. nella sede in Genova.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

1° giugno — **Dinamite Nobel.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pom. a Isleten.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Estrazione delle obbligazioni 4 0[0 rimborsabili in L. 500 dal 1° luglio (V. *Avvisi delle Società ferroviarie*).

— *Riparto della sottoscrizione alle Obbligazioni 4 0[0.* — In seguito al risultato della sottoscrizione avvenuta nel giorno 16 corrente, verrà fatto il seguente riparto:

le domande da	1 a	5	Obblig.	riceveranno	la totalità.
» »	6 »	20	»	»	5 Obbligazioni.
» »	21 »	50	»	»	10 »
» »	51 »	100	»	»	20 »
» »	101 »	200	»	»	30 »
» »	201 »	1000	»	»	il 15 0[0 della loro

sottoscrizione.

Il riparto e la consegna dei titoli avranno luogo presso le stesse Casse ove vennero fatte le sottoscrizioni, a partire dal 23 maggio corr., nei termini e condizioni del programma di sottoscrizione.

Ferrovia Mori-Arco-Riva. — Pagamento di fiorini 8 per azione di priorità lett. *A* e fiorini 5 lett. *B*.

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Dal 1° luglio pagherassi il dividendo del 1891 in L. 20 per azione mediante stacco delle cedolette n. 20 e 21.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano

Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni Mediterranee 4 0[0, che nell'estrazione annunziata coll'Avviso 25 aprile p. p., e seguita il 15 corrente, vennero sorteggiate le seguenti serie:

Titoli decupli	Titoli quintupli	Titoli unitari
Serie 2.233	Serie 1,350	Serie 0,333
» 2,904	» 1,193	» 2,275
	» 0,387	

Il rimborso delle Obbligazioni rappresentate dalle dette Serie al valor nominale di L. **500** per obbligazione, verrà, a sensi dell'articolo 4 delle *Condizioni* inserite nei titoli medesimi, effettuato presso gli stessi Stabilimenti, Banche e Casse incaricate del pagamento delle cedole, a partire dal 1° luglio p. v., contro ritiro dei corrispondenti Titoli, muniti delle cedole non ancora a quella data scadute.

Milano, 16 maggio 1892. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI. *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Maggio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.273.00	11.898.80	1.048.10	781.15	2.376.40	2.893.85	5.534.65	3.989.60	1.571.00	4.532.50	2.838.30	822.00
Bagagli e Cani	61.35	287.20	34.75	11.55	35.50	3.05	49.40	33.95	42.15	21.20	27.10	6.75
Merci a G. V. e P. V. Accel.	500.70	2.154.10	102.85	120.10	320.70	104.75	122.55	695.00	517.80	444.95	262.60	33.00
Merci a P. V.	4.690.45	7.669,40	974.80	1.711.55	1.460.55	93.60	3.878.60	2.503.20	1.885.20	1.449.60	1,188.65	404.55
TOTALI	8.525.50	22.009.50	2.160.50	2.624.35	4.193.15	3,095.25	9,585.20	7.221.75	4.016.15	6.448.25	4.316.65	1,266.30

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Maggio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4204**	**4152**	+ **52**	**726**	**632**	+ **94**
Media	**4174**	**4113**	+ **61**	**655**	**638**	+ **17**
Viaggiatori	1,383,558 98	1,310,280 02	+ 73,278 96	43,452 88	71,288 96	— 27,836 08
Bagagli e cani. . . .	72,223 60	66,492 12	+ 5,731 48	878 51	2,770 50	— 1,891 99
Merci a G.V. e P.V. acc.	334,871 75	308,749 09	+ 26,122 66	7,454 91	16,044 82	— 8,589 91
Merci a P. V. . . .	1,433,340 67	1,418,865 58	+ 14,475 09	35,433 60	124,218 25	— 88,784 65
TOTALE .	3,223,995 00	3,104,386 81	+ 119,608 19	87,219 90	214,322 53	— 127,102 63
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 10 Maggio 1892.						
Viaggiatori	39,429,070 07	38,989,971 43	+ 439,098 64	2,024,083 85	2,251,662 69	— 227,578 84
Bagagli e cani. . . .	1,848,084 55	1,826,099 17	+ 21,985 38	73,020 51	83,184 70	— 10,164 19
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,823,822 26	9,567,156 37	+ 256,665 89	479,017 45	514,130 60	— 35,113 15
Merci a P. V. . . .	43,879,677 83	43,965,650 71	— 85,972 88	2,971,807 63	3,439,204 63	— 467,397 00
TOTALE .	94,980,654 71	94,348,877 68	+ 631,777 03	5,547,929 44	6,288,182 62	— 740,253 18
Prodotto per chilometro						
della decade.	766 89	747 68	+ 19 21	120 14	339 12	— 218 98
riassuntivo	22,755 31	22,939 19	— 183 88	8,470 12	9,856 09	— 1,385 97

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . . . . —	—	—	10 50 p.	2 55 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**

GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

A B B A B A B A

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato — Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento — Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

MACCHI, IZAR E C.

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27

(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato per la chiusura dei Parchi. Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO
Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

J. A. CHÊNET

Premiato Stabilimento di

Copertoni impermeabili

per ferrovie, tramvie spedizionieri, ecc.

TORINO

Via Cellini, 28

Riparazioni ed affittamenti di copertoni

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 28 Maggio 1892. NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE NELL'ESERCIZIO 1892-93

Note di variazioni agli stati di previsione per provvedere alle spese di costruzione mediante emissione di titoli di rendita.

Calcolare nelle spese effettive i 30 milioni delle spese ferroviarie, quantunque ciò fosse la causa principale del grave disavanzo presagito dal Governo per l'esercizio 1892-93 — ecco il cardine della politica economico-ferroviaria del GABINETTO DI RUDINÌ (1); politica, riconfermata ancora alla Camera dei Deputati nelle sedute del 4 e del 5 corrente dallo stesso Presidente del Consiglio e dall'on. Luzzatti, ministro del Tesoro ed interinalmente delle Finanze.

Nella seduta del 5 — durante appunto la discussione intorno alle comunicazioni del Governo — l'on. GIOLITTI, invece, ebbe a dichiarare che la parte delle entrate e spese effettive è quella che veramente dà la misura della forza economica di uno Stato. Raggiunto il pareggio in questa parte, la condizione finanziaria è assicurata; dunque tendere a questo scopo e raggiungerlo dovrebbe essere precipuo intendimento del Governo. Quindi, per quanto potrebbe apparire cosa buona, *non è ora opportuno computare nelle spese ordinarie di bilancio quelle per le costruzioni ferroviarie.*

E l'on. ELLENA — nella stessa seduta — accennando ai mezzi per migliorare le condizioni della Tesoreria, affermò che *è mestieri affidare all'industria privata tutte le costruzioni ferroviarie, risolvendo contemporaneamente la questione delle Casse patrimoniali.*

Al GABINETTO DI RUDINÌ è succeduto il GABINETTO GIOLITTI (2), nel quale l'on. *Giolitti* è inoltre ministro interinale del Tesoro e l'on. *Ellena* è ministro delle Finanze; nulla adunque occorre aggiungere circa la base della politica economico-ferroviaria del nuovo Gabinetto.

(1) Per richiamo ad atti, documenti e discorsi di membri del GABINETTO RUDINÌ, intorno al complessivo argomento *Ferrovie, Finanze e Tesoro*, vedi nel n. 17 l'articolo « Le costruzioni ferroviarie nei bilanci dello Stato », al primo alinea di pag. 258.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 21 e nella « Cronaca » di questo numero.

Intanto l'on. Giolitti, sin dal 20 corrente, trasmetteva alla Camera le *Note di variazioni agli stati di previsione per l'esercizio 1892-93, riguardanti specialmente gli stanziamenti relativi alle costruzioni ferroviarie;* le Note erano accompagnate dalla seguente lettera:

« Mi pregio rimettere a codesta Eccellentissima Presidenza le unite Note di variazioni agli stati di previsione per l'esercizio 1892-93, riguardanti gli stanziamenti relativi alle costruzioni di strade ferrate e alcune altre modificazioni di lieve conto, che non alterano l'attuale situazione del bilancio, con preghiera di darne sollecita comunicazione all'onorevole Giunta Generale del bilancio.

« *Il ministro:* GIOLITTI ».

Nel Capit. 54 del bilancio dell'Entrata si propone la variazione di L. 6000 in più.

Al Capit. 87 *bis* si propone la diminuzione di lire 1,077,688.94, che si trasportano al Capit. 117, ripristinandosi la categoria 3ª — Costruzioni di strade ferrate.

Nel Capit. 15 del bilancio del Tesoro si propone l'aumento di L. 642,720 (Obbligazioni dello Stato 4 0/0 netto per le spese ferroviarie).

***

La *Relazione ministeriale* dice:

« Col progetto di bilancio (1) presentato il 25 novembre 1891 era stato proposto a questo capitolo uno stanziamento per la somma di L. 1,966,520 corrispondente agli interessi di un semestre, che sarebbero venuti a carico dell'esercizio 1892-93, nell'ipotesi di dover procurarsi per le spese di costruzioni ferroviarie un capitale, al netto dei concorsi degli enti interessati, di L. 88,493,141.06, giusta le disposizioni legislative allora in vigore. Per effetto della legge (2) del 10 aprile 1892, n. 185, che limitò a 30 milioni la complessiva assegnazione per le costruzioni ferroviarie, si avrebbe dovuto corrispondentemente ridurre lo stanziamento predetto dei relativi interessi. Colla nota di variazione del 4 maggio 1892, n. 173 *ter*, venne eliminato invece il capitolo su esposto e soppresso pure l'articolo 4° del Disegno di

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 50 del 1891 — *(N. d. R.)*.

(2) Vedi il testo della legge nel n. 20 del 1892, pag. 305 — *(N. d. R.)*.

legge dello stato di previsione, che autorizzava il Governo ad emettere i titoli per ricavare il capitale occorrente alle spese in parola, ritenendo che fosse possibile provvedere alle spese di costruzioni ferroviarie con entrate effettive.

« Ma poichè l'attuale Ministero ha dovuto riconoscere che, almeno per l'esercizio 1892-93, non è ancora possibile provvedere a queste spese con *entrate effettive*, e d'altra parte ritiene dannoso l'accrescere i debiti di tesoreria, così ha dovuto deliberare di provvedere alle spese di costruzioni ferroviarie mediante emissione di titoli di rendita.

« Si propone perciò di ripristinare il capitolo su esposto collo stanziamento della somma di L. 642,720, che corrisponde agli interessi di un semestre sul capitale di lire 28,922,311.06, il quale, insieme ai concorsi degli enti interessati in lire 1,077,688.94, forma la somma di lire 30,000,000 stanziata nel bilancio dei Lavori Pubblici.

« Per gli stessi motivi si ripristina pure nel Disegno di legge di approvazione del bilancio del Tesoro l'articolo relativo all'emissione dei titoli predetti, che era stato proposto dal Ministero precedente col progetto di bilancio presentato il 25 novembre 1891 (Allegato n. 1) ».

Nella *Nota concernente il bilancio dei Lavori Pubblici* è detto:

« Si propone che i capitoli dal n. 268 al n. 290, per la complessiva assegnazione di L. 30,000,000, riguardanti le spese di costruzione di strade ferrate, vengano eliminati dalla categoria I « Spese effettive » e trasportati cogli stessi singoli stanziamenti alla categoria III « Costruzione di strade ferrate » coi numeri dal 269 al 291 ».

CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLE FERROVIE

Programma della Quarta Sessione a Pietroburgo nell'agosto 1892.

A complemento delle precedenti informazioni date del numero 19 a pag. 294, pubblichiamo il programma della Quarta Sessione.

Sabbato 20 agosto.

Ore 10.30 ant. — Ricevimento dei membri del Congresso. Formazione della lista di presenza. Classificazione dei membri per sezione.

Ore 2 pom. — Seduta generale. Discorso di apertura. Elezione del Presidente generale e dei Presidenti di sezione.

Ore 9 pom. — Ricevimento dei membri del Congresso da parte del Ministro delle Vie e Comunicazioni.

Domenica 21 agosto.

Ore 11 ant. — Escursione in battello a vapore nella rada di Cronstadt e colazione a bordo offerta dalle Amministrazioni ferroviarie russe.

Ore 9 pom. — Ricevimento dei membri del Congresso al Palazzo di Città da parte del Consiglio Comunale di Pietroburgo.

Lunedì 22 agosto e Martedì 23 agosto.

Seduta delle Sezioni.

Mercoledì 24 agosto.

Ore 11 ant. — Seduta plenaria.

Ore 2.30 pom. — Escursione a Tsarskoè Sèlo e Pavlovsk. Banchetto offerto dalle Amministrazioni delle ferrovie russe.

Giovedì 25 agosto.

Seduta delle Sezioni e seduta plenaria.

Venerni 26 agosto.

Ore 11 ant. — Seduta delle Sezioni.

Ore 2 pom. — Seduta plenaria.

Ore 5.30 pom. — Escursione alle Isole e rappresentazione di gala al teatro Arcadia.

Sabbato 27 agosto.

Ore 1.30 pom. — Escursione a Péterhof. *Thè* offerto nel padiglione Monplaisir dalla Corte imperiale.

Domenica 28 agosto.

Ore 1 pom. — Seduta plenaria.

Ore 7 pom. — Banchetto offerto nel Palazzo Imperiale dalla Corte Imperiale.

Lunedì 29 agosto.

Escursione in Finlandia.

Martedì 30 agosto.

Partenza per Mosca, dove si arriva la sera.

Mercoledì 31 agosto.

Soggiorno a Mosca.

Giovedì 1° settembre.

Ore 11 pom. — Partenza per Nijnii-Novgorod.

Venerdì 2 settembre.

Visita alla fiera.

Ore 11 pom. — Ritorno a Mosca.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Nel nuovo Gabinetto Giolitti. — Facendo seguito a quanto abbiamo annotato nella « Cronaca » del n. 20 circa l'intero Gabinetto Giolitti e specialmente circa il Ministro dei Lavori Pubblici, aggiungiamo che a *Sottosegretario di Stato per i Lavori Pubblici* fu nominato l'on. *Giacomo Sani*, generale commissario in posizione ausiliaria; egli fu per molti anni Direttore Generale dei servizi amministrativi al Ministero della Guerra.

L'on. Sani Giacomo è il quarto Sottosegretario di Stato per i Lavori Pubblici (1); i Sottosegretari di Stato furono istituiti nel 1888 colla legge del 12 febbraio.

Camera dei Deputati.

Le dimissioni del Gabinetto Giolitti non accettate dal Re. — Il nuovo Gabinetto, presieduto dall'on. Giolitti, si presentò il 25 corrente alla Camera dei Deputati ed al Senato esponendovi brevemente le comunicazioni del Governo circa la avvenuta crisi ministeriale del caduto Gabinetto Di Rudinì ed il programma del nuovo Gabinetto.

Alla Camera si accese e vivissima durò la discussione su tali « Comunicazioni del Governo » ; ed alla discussione si pose termine il 26 colla votazione, per appello nominale, del seguente *Ordine del giorno* proposto dall'on. Baccelli ed accettato dal Governo: — « La Camera, riservando il suo giudizio sulle proposte concrete del Ministero quando saranno presentate, passa all'ordine del giorno ».

Quest'ordine del giorno fu approvato con voti 169 contro 160 e 38 astenuti.

Ed al principio della seduta di ieri, 27, l'on. Giolitti, Presidente del Consiglio, disse: — « Ho l'onore di annunziare alla Camera che il Ministero, considerando la situazione parlamentare, ha rassegnato iersera le dimissioni al Re. Sua Maestà non le ha accettate. In conseguenza di ciò il Ministero rimane a suo posto e prega la Camera di voler votare subito le leggi urgenti e l'esercizio provvisorio dei bilanci 1892-93 per sei mesi ».

Bilanci. — *Note di variazione agli stati di previsione per l'esercizio 1892-93 del Ministero dei Lavori Pubblici.* — Vedasi all'uopo lo speciale articolo « Le costruzioni ferroviarie nell'esercizio 1892-93 » in questo stesso numero.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 21 maggio 1892 (N. 121). — **Regio Decreto 1° maggio 1892, numero CCLXXXV** (Parte supplementare) con cui il Comitato generale costituitosi in Genova, sotto la presidenza del comm. Edilio Raggio, deputato al Parlamento, rappresentato dal Comitato esecutivo, presieduto dallo stesso on. Raggio, per effettuare nel 1892 in quella città, in occasione del IV centenario della scoperta dell'America, una Esposizione Italo-Americana, è riconosciuto come Ente morale. — Il Comitato generale ed il Comitato esecutivo dell'anzidetta Esposizione sono retti dall'unito statuto, visto dal Ministro proponente.

(1) Vedi in proposito il nostro articolo *I Ministri dei Lavori Pubblici dal 16 marzo 1848 al 14 marzo 1891* nel n. 11 del 1891.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Circa il servizio cumulativo ferroviario-marittimo.
(Proposta di proroga della convenzione provvisoria).

Nelle conferenze tenute in Roma circa il servizio cumulativo ferroviario marittimo (1) non essendosi addivenuto ad un accordo definitivo, era stata indetta altra riunione dei rappresentanti delle varie amministrazioni governative e sociali interessate pel giorno 16 del corrente mese; riunione, che venne rimandata a giorno da destinarsi.

Per una tale circostanza l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dopo avuta l'annuenza delle Società per le Strade Ferrate Meridionali e della Sicilia, ha presentata proposta al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè la convenzione provvisoria relativa al servizio cumulativo ferroviario marittimo venga prorogata per altri sei mesi.

A questa proposta avrebbe fatta adesione condizionata anche la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

><

Ferrovia di Valsassina.
(Domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio dei due primi tronchi Lecco-Ballabio-Introbio).

Sappiamo che le Rappresentanze dei Comuni d'Introbio, Barzio, Pasturo, Baiedo, Cremeno, Cassino, Comenedo e Maggio, in base alla Legge 30 giugno 1889, N. 6183, hanno presentata domanda di concessione, con sussidio governativo di L. 3000 a chilometro per la durata d'anni 70, della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di Valsassina da Lecco a Taceno, limitatamente per ora ai due primi tronchi compresi fra Lecco-Ballabio e Introbio, della lunghezza di 16 chilometri, mentre l'intiera linea misura chilometri 24.

Per la detta ferrovia il Comitato promotore ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto tecnico studiato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali; il quale venne modificato con alcune varianti, aventi principalmente lo scopo di ridurre la forte pendenza del piano inclinato tra Lecco e Ballabio.

Di questo progetto abbiamo già fatto cenno nel *Monitore;* vedasi all'uopo e per richiamo il n. 51 del 1891, pagina 816.

Di altro progetto, compilato dall'ingegnere Alessandro Ferretti e già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, abbiamo fatto cenno nel n. 20, pag. 312.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° maggio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni riferite al 1° del corrente mese:

L'importo dei lavori eseguiti a tutto aprile p. p. ammonta a circa L. 4,035,000, mentre la somma di appalto, depurata dal ribasso d'asta, rileva a L. 13,890,197.

Anche nel mese di aprile p. p. si ebbero sospensioni di lavoro per danni cagionati dalla neve alla condotta libera per i compressori che servono per la perforazione meccanica della grande galleria di Tenda, dal lato nord. Anche dal lato sud si ebbero sospensioni di lavoro in causa della notevole quantità d'acqua che filtra in galleria a motivo dello scioglimento delle nevi e dello stato della roccia in cui si scava la galleria.

(1) Per speciali notizie in proposito far capo alle « Informazioni » del n. 20, pag. 310.

Dal lato nord della galleria si continuò lo scavo nella roccia schistosa a stratterelli con noduli di calcite; si ebbero rarissimi trasudamenti di roccia. Dal lato sud si incontrò roccia di calcare compatto più o meno interrotta con deposito di argilla nell'avanzata superiore; nella avanzata inferiore, dal calcare compatto si passò al calcare schistoso bruno con noduli di quarzite e notevoli filtrazioni d'acqua.

La situazione della *galleria di Tenda*, lunga m. 8100, al 1° del corrente mese era la seguente:

	dal 1° al 30 aprile 1892	dal principio dei lavori al 30 aprile 1892	a farsi
Scavo:			
Avanzata superiore .	115.95	1.510.20	6.589.80
Avanzata inferiore .	101.29	1.838.04	6.261.96
Calotta	91.80	1.181.30	6.918.70
Strozzo	96.—	1.048.—	7.052.—
Piedritti	42.57	827.31	7.272.69
Grande sezione completa	37.34	822.09	7.277.91
Muratura:			
Calotta	81.68	1.137.40	6.962.60
Piedritti	45.45	826.19	7.273.01
Arco rovescio . .	»	»	»

La *galleria di Limone*, lunga m. 443.26, è ultimata. In aprile si è lavorato alla costruzione del manufatto sul rio Veglio I. I rimanenti lavori rimasero durante il mese stesso stazionari.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato lavori tronco Sora-Balzorano al 1° maggio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Sora a Balzorano, nella ferrovia Avezzano-Roccasecca, in appalto alla Impresa Strangolini Francesco per la somma di L. 5,624,000, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto aprile p. p. ammonta a L. 1,516,000 circa.

Espropriazioni: Sono generalmente definiti e nessuna vertenza è pendente. *Movimenti di materie:* Sono quasi ultimati sui primi due chilometri — sui nove chilometri successivi, sui quali è esteso il lavoro, si procede in modo saltuario e non con tutta l'energia che sarebbe desiderabile.

Opere d'arte minori: Le previste sono 80, delle quali N. 26 sono ultimate o quasi, e 4 in corso di costruzione; le rimanenti 50 sono ancora da iniziare.

Opere d'arte speciali: Sono previsti N. 2 ponti sul Liri, entrambi in corso di costruzione.

Muri di sostegno: Sono previsti quattro muri di sostegno, dei quali uno solo in costruzione. *Fabbricati:* Sono proposte N. 11 case cantoniere delle quali due quasi ultimate, tre in corso di costruzione e le rimanenti da iniziare. Per la stazione di Balzorano non si è incominciato alcun fabbricato. *Opere di consolidamento:* Sono iniziati lavori di consolidamento a due trincee; ma altri devono ancora incominciarsi.

Gallerie: La galleria Marianello, lunga m. 350 è completamente perforata; e quella Rampucci di m. 575, al 1° del corrente mese presentava la seguente situazione: *Scavo*: avanzata m. 173.40, calotta m. 155.40; strozzo m. 108.40, regolamento m. 104; *muratura*: calotta m. 137.40; piedritti m. 108.40, arco rovescio 104. Vi ha anche una galleria artificiale di m. 42 di lunghezza già eseguita per m. 29.

><

Ferrovia economica Roccabernarda-Mesuraca.
(Progetto tecnico).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 310, intorno al progetto per

una linea ferroviaria a scartamento ridotto dalla stazione di Roccabernarda all'abitato di Mesuraca, con prolungamento al mare; progetto, che il Comune di Mesuraca ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici in appoggio alla domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima.

La lunghezza della linea è di m. 25,287, cioè: da Roccabernarda (stazione della linea Taranto-Reggio) a Mesuraca m. 22,341; dalla stazione di Roccabernarda al Mare, m. 2946.

La sezione del binario è proposta di m. 1. Nel senso planimetrico la linea è divisa in m. 17,210.64 di rettifili, ed in metri 8076.36 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 100.

Nel senso altimetrico si hanno m. 11,788 di tratti orizzontali; m. 1800 di livellette in discesa e m. 11,700 di livellette in ascesa. Dal km. 19 + 500, e cioè da Fatighella a Mesuraca v'ha un dislivello di m. 220 su una distanza di m. 2700. Su questo tratto si propone di adottare il sistema a doppia *cremallière*, sulla quale s'ingranano quattro ruote dentate poste sotto la locomotiva. Il motore misto può funzionare indifferentemente sia per aderenza sul binario, sia pel suo movimento speciale di *cremallière*, sia simultaneamente nell'uno e nell'altro modo, e sia alternativamente. La pendenza massima fino al km. 19 + 500 non oltrepassa il 35 per mille; colla via *a cremallière* si hanno pendenze da 57.10 a 163.60 per mille.

La piattaforma stradale dovrà avere la larghezza di m. 4.40.

Le opere d'arte proposte sono 41, cioè: N. 18 acquedotti di m. 0.70; N. 11 acquedotti di m. 1; N. 3 acquedotti di m. 1.50; N. 5 ponticelli di m. 2; N. 2 ponticelli di m. 4; N. 2 ponti metallici di cui l'uno di m. 30 e l'altro di m. 36.

Lungo la linea sono proposte due stazioni e quattro fermate, denominate le due prime Roccabernarda e Mesuraca e le altre quattro: Rocca, Diporto, Marcedusa e Fatighella.

La spesa totale preventivata per la costruzione della linea ascende a L. 1,420,000 ivi compreso il materiale mobile, ossia in media L. 56,100 a chilometro.

Il Comune di Mesuraca invoca a suo favore le disposizioni della Legge 24 luglio 1887 circa la sovvenzione governativa che esso desidererebbe gli fosse concessa nel limite di L. 3000 a chilometro e per la durata di 70 anni.

><

Per il trasporto pacchi ferroviari sulla Rete della Società Veneta.

(Tariffa speciale comune provvisoria N. 11 G. V).

Sappiamo che la Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche, per aderire al desiderio di parecchie Camere di Commercio, ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di essere autorizzata ad estendere alle linee da Essa esercitate la nuova tariffa speciale N. 11 a grande velocità pel trasporto dei pacchi ferroviarî (1) entrata in vigore col 1° aprile p. p. sulle tre grandi Reti ferroviarie, in via di esperimento.

La predetta Società fa riserva di iniziare, dopo avuta l'autorizzazione di cui sopra, le pratiche occorrenti colla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per il servizio cumulativo dei trasporti in parola.

><

Rappresentanti del Consiglio dell'Industria e Commercio nel Consiglio delle Tariffe ferroviarie.

Il Consiglio dell'Industria e del Commercio in sua adunanza del 9 corrente mese ha confermati il signor commendatore Marco Besso e l'onorevole senatore Giulio Vigoni, nell'ufficio di suoi Rappresentanti presso il Consiglio delle Tariffe ferroviarie per il triennio dal 12 dicembre 1892 al 12 dicembre 1895.

Per la nomina di altri rappresentanti nel Consiglio stesso, vedi le « Informazioni » del n. 16, pag. 246.

><

Stabilimento metallurgico Tardy e Benech di Savona.

(Circa la proposta di acquisto da parte di un gruppo belga).

A proposito di quanto abbiamo annunciato nel n. 21, pag. 331, riceviamo da Bruxelles le seguenti informazioni:

Un gruppo belga di capitalisti si è rivolto all'ing. comm. Alfredo Cottrau, già Direttore dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli:

1. Per avere informazioni sullo stabilimento Tardy e Benech e sulla convenienza di acquistarlo alle condizioni che erano state concordate due mesi fa colla Società degli alti forni ed acciaierie di Terni, onde adibirlo specialmente alla fabbricazione delle rotaie, degli assi e dei cerchioni ferroviari;

2. Per sapere se, costituendosi la nuova Società di accordo con alcuni industriali italiani, egli sarebbe disposto ad assumerne la direzione.

Al primo punto l'ing. Cottrau ha risposto in modo assai favorevole; ha risposto invece negativamente per il secondo.

Null'altro aggiunge per ora il nostro corrispondente. Ma noi ci auguriamo vivamente che il gruppo belga di capitalisti persista nel suo proposito, perchè sarebbe davvero doloroso il vedere rovinato un così splendido stabilimento.

><

Circa la concessione del servizio di navigazione sul lago di Garda.

Sotto questo preciso titolo nelle « Informazioni » del n. 20 (del 14 corrente), pag. 310, pubblicammo:

Sappiamo che fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed i fratelli Mangilli, concessionari del servizio di navigazione del Lago Maggiore, sono state concordate le basi per una Convenzione colla quale lo Stato cederebbe il servizio di navigazione del Lago di Garda alla Ditta premenzionata per un periodo di 20 anni mediante annualità che da L. 130,000 scenderebbe a lire 40,000.

Ora si attende il parere del Ministero del Tesoro per procedere alla stipulazione del contratto e formulare il Progetto di legge da presentarsi al Parlamento.

Il *Giornale dei Lavori Pubblici*, invece, nelle sue « Informazioni » del numero 21 (del 25 corrente), pag. 198, ha pubblicato:

Il *Monitore delle Strade Ferrate* ha annunziato che il Ministero dei Lavori Pubblici ha stipulato con la Ditta A. Mangilli di Milano una convenzione riflettente l'esercizio della navigazione sul lago di Garda.

La notizia è molto inesatta e prematura. Noi siamo in grado di assicurare che il Governo non ha ancora preso veruna determinazione intorno al modo di riordinare la navigazione del Garda.

Replichiamo al nostro contradditore che di inesatta ed assai tarda, cioè 11 giorni dopo, non c'è che la versione data dal *Giornale dei Lavori Pubblici* alla informazione del *Monitore delle Strade Ferrate;* il quale — come chiaramente appare dal testo nostro che riportiamo — non ha mai annunciato che il contratto sia stato stipulato.

Circa poi la nostra informazione, noi la confermiamo pienamente; e soggiungiamo anzi che il Ministro del Tesoro, al cui esame — come appunto dicemmo nel n. 20 — trovasi la questione, non ha ancora manifestato il suo avviso.

(1) Vedi nelle « Informazioni » del n. 13, pag. 199.

><

Per un treno andata-ritorno Napoli-Roma giornaliero.

Sappiamo che il Municipio di Napoli, in vista della prossima apertura all'esercizio della nuova linea Roma-Segni (1), mercè la quale il percorso fra Roma e Napoli viene ad essere abbreviato, ha fatto istanze al Ministero dei Lavori Pubblici nello intento di ottenere che il nuovo orario per la linea Roma-Napoli contenga un treno di andata ed altro di ritorno da e per quest'ultima città, il quale consenta ai cittadini napolitani di recarsi in un giorno solo alla Capitale e far ritorno a sera senza bisogno di trattenersi la notte, potendo tuttavia usufruire di un tempo conveniente pel disbrigo dei loro affari.

Si desidererebbe che il primo di detti treni partisse da Napoli non dopo le 7 antim. — e che il secondo partisse da Roma alle 6 pomerid.

><

Per l'orario estivo dei piroscafi sul lago di Garda.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario estivo per le corse dei piroscafi che fanno servizio sul Lago di Garda. La Società predetta propone di attivare il nuovo orario col 1° giugno p. v.

><

Per il trasporto delle merci seriche.

Anche le Camere di Commercio di Rimini, Mantova, Trapani, Vicenza e Torino hanno fatto tenere al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio deliberazioni tendenti ad appoggiare la memoria presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Associazione della Industria e del Commercio delle sete in Milano per la riduzione dei prezzi di trasporto delle merci seriche (2).

Sappiamo a questo proposito che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a sollecitare una decisione tendente a dare una conveniente soluzione alla questione, e ciò in vista della imminente campagna bacologica e del raccolto dei bozzoli; giacchè trattasi di agevolezze che possono esercitare un notevole influsso nella importante industria della quale trattasi.

><

Adozione dell'ora del meridiano di Greenwich come ora legale nel Belgio.

Una legge recentemente votata dal Parlamento Belga e promulgata nel *Moniteur Belge* ha assegnata l'ora del meridiano di Greenwich come ora legale in tutto il Regno. Le Ferrovie, la Posta, il Telegrafo e tutti i Comuni hanno pertanto ritardato l'ora di minuti 17.5" sull'ora antica di Bruxelles.

Per tal modo è stata risoluta la questione del meridiano iniziale, secondo la soluzione voluta dagli Inglesi.

Ricordiamo che di questa questione si occupa da assai tempo il nostro *Monitore*; e, per richiamo appunto allo stato di essa in parecchi Stati d'Europa, rinviamo i nostri lettori alle « Notizie ferroviarie estere » di questo numero sotto *Ferrovie Svizzere*.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Decreto ministeriale*).

Con recente decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici è stata ammessa una proposta della Amministrazione delle *Strade ferrate della Sicilia* tendente ad ottenere che fosse consentita una variazione alla nota *1* della *tariffa interna N. 3, G. V.* relativa al trasporto di bestiame minuto in ceste o gabbie, conforme a quella approvata per la tariffa speciale N. 3, G. V. per le due grandi Reti peninsulari.

(1) Vedansi in proposito le « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero.
(2) Per richiamo a precedenti informazioni vedi n. 21, pag. 328.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di varianti lungo il tronco Cosenza-Pietrafitta della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena;
2. Progetti per l'impianto del 2° binario fra Vercelli e Borgo Vercelli e provvedimenti per gli accessi al ponte Sesia lungo la ferrovia Torino-Milano;
3. Progetto per la modifica dell'opera all'attraversamento della stradetta Straguzzi, lungo il tronco Barcellona-Patti della ferrovia Messina-Cerda.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Palestrina-Segni. — *Inaugurazione.* — Il giorno 26 corrente ebbe luogo la solenne inaugurazione della linea Roma-Segni.

Il treno inaugurale, composto di una vettura-*salon* e di alcune altre vetture di prima classe, partì da Roma alle 6 antimeridiane. Tutte le stazioni della linea erano imbandierate. A Segni fu offerto un *lunch*.

Poscia il treno inaugurale retrocedette sulla vecchia linea Roma-Napoli fino a Velletri dove si distacca la nuova linea per Terracina, della cui inaugurazione diciamo poco sotto.

— *Apertura all'esercizio.* — Come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 309, ieri, 27, fu aperto all'esercizio il tratto Ciampino-Segni a complemento della nuova linea Roma-Palestrina-Segni, comprendente le stazioni di Monte Compatri Colonna, Zagarolo, Palestrina e Valmontone, abilitate a tutti indistintamente i trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno di questa Rete e cumulativo italiano.

Sulla linea medesima trovasi pure la fermata di Labico, abilitata, con restrizioni, al solo servizio viaggiatori.

Circa il tratto Ciampino-Segni e l'intera linea — che misura chilometri 54 di lunghezza — nulla ci occorre aggiungere a quanto ampiamente pubblicammo durante lo studio di essa ed il corso dei lavori.

Ferrovia Velletri-Terracina. — *Inaugurazione.* — Anche questa linea, come la Roma-Segni di cui diciamo precedentemente, fu solennemente inaugurata il 26 corrente, facendovi continuare da Velletri il treno inaugurale della Roma-Segni.

Ad ogni stazione, le musiche locali, vestite in foggie pittoresche, salutarono il treno con fragorosi concenti.

Alla stazione di Terracina gli invitati sedettero a banchetto. Furonvi parecchi brindisi. Prese primo la parola il senatore Allievi, Vice-Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea, felicissimo e spesso interrotto da grandi applausi, esordendo con un brindisi al Re, e terminando coll'esprimere voti per la prosperità della Patria.

Parlarono di poi: il Prefetto di Roma, senatore Calenda, rappresentante del Governo; il Duca Caetani di Sermoneta, Sindaco di Roma e di Norma; ed il Sindaco di Terracina.

Chiuse piacevolmente la serie dei discorsi e dei brindisi il comm. Massa, Direttore Generale della Mediterranea, toccando con molta arguzia anche le questioni d'interesse generale del Paese, indirettamente collegate a quella della ferrovie. Fu applauditissimo.

— *Apertura all'esercizio.* — Pure da ieri, 27, fu aperta all'esercizio la linea Velletri-Terracina, comprendente le sta-

zioni di Cori, Sermoneta-Norma-Bassiano, Sezze-Romano, Piperno, Sonnino e Terracina, abilitate a tutti indistintamente i trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno di questa Rete e cumulativo italiano, nonchè quelle di Gullianello, Roccamassima e Cisterna, ammesse al trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani, delle merci a grande velocità in dettaglio, limitatamente ai colli non eccedenti i 50 chilogr. per spedizione, nonchè al trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria per le sole spedizioni a vagone completo, pure in servizio interno e cumulativo italiano.

Sulla linea medesima trovasi anche la stazione di Frasso, abilitata al trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani, e delle merci a grande velocità, limitatamente ai colli non eccedenti i 50 chilogr. per spedizione, in servizio interno e cumulativo italiano, e la fermata di Ninfa ammessa al solo servizio viaggiatori da e per le stazioni della linea medesima.

Circa il tracciato e le opere della linea – che misura la lunghezza di 80 chilometri — nulla aggiungiamo a quanto pubblicammo durante il corso dei lavori.

Per richiamo a precedenti notizie intorno all'*inaugurazione ed all'apertura di nuove linee della Mediterranea nel corrente anno*, vedi « Notizie ferroviarie italiane » dei numeri 21 e 19, rispettivamente a pagina 329 e 295.

Ferrovia Messina-Patti Cerda. — *Apertura del tronco Oliveri-Patti.* — La mattina del 25 corrente è arrivato a Patti il primo treno del nuovo tronco Oliveri-Patti, apertosi all'esercizio. Nessuna inaugurazione ufficiale.

All'apertura all'esercizio di questo tronco avevamo già accennato nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 310.

Ferrovia di Biella. — *Assemblea generale annuale e relazione 1891.* — Il 24 corrente si tenne a Torino l'Assemblea generale annuale degli azionisti della Società anonima della strada ferrata di Biella. Eranvi rappresentate 2164 azioni.

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo i seguenti punti principali:

« Se esaminate il quadro — dice la relazione — che porge il parallelo dei prodotti lordi della nostra ferrovia, in cui è già tenuto conto delle rettifiche, per le quali si sono detratte sul conto 1891 L. 16,108.27, per somme dovute a Società corrispondenti state comprese negli introiti anteriori, rileverete che la diminuzione nello scorso anno sui proventi del 1890 non fu che di L. 12,500 circa, delle quali la metà a nostro carico.

« Questa diminuzione è in parte compensata dai maggiori introiti indiretti, nonchè da qualche risparmio di spese.

« Nutriamo fiducia che nel corrente anno e nell'avvenire vogliano diminuire le cause del generale malessere e che abbia quindi ad avvantaggiarsene il movimento ferroviario.

« Per la nostra linea poi si aggiunge la favorevole circostanza dell'essersi compiuta la Rete delle Ferrovie Economiche biellesi, le quali daranno maggior agio al pubblico di accedere a quelle valli industriali e così gradite per il villeggiare.

« Procureremo di adottare tutti quei temperamenti d'accordo colla Società esercente e colle Economiche che valgano a favorire il movimento viaggiatori da e verso il Biellese.

« Le recenti straordinarie piene dei torrenti, le quali produssero interruzioni su molte linee ferroviarie, sulla nostra non occasionarono che lievi danni, e ciò è dovuto alla buona manutenzione delle opere d'arte delle difese contro l'Elvo ».

L'attivo pel 1891 — comprese L. 37,233.12 di fondo disponibile sull'esercizio 1890 — ammonta a L. 686,107.06; il passivo complessivo pel 1891 ammonta a L. 403,899.03; donde un utile netto di L. 282,208.03.

Questa somma di utili permette di distribuire anche per il 1891 un dividendo uguale a quello dei tre anni precedenti, cioè di L. 26 per ogni azione di capitale e di L. 3.50 per le azioni di godimento; e ciò per l'importo complessivo di L. 251,945, rimanendo ancora un fondo di L. 30,263.03 per l'esercizio 1892.

La relazione conchiude:

« Ci è grato di constatarvi che per parte del nostro Direttore e di tutto il personale si è usato il massimo impegno per il buon andamento dell'azienda sociale ».

L'intera relazione del Consiglio d'Amministrazione fu approvata all'unanimità dall'Assemblea.

Ferrovia marmifera di Carrara. — *Per la costruzione di un tronco d'allacciamento fra la galleria Colonnata e il Poggio Caricatore di Gioia.* — Il relativo progetto fu sottoposto all'approvazione governativa dalla Società della ferrovia; ed il Consiglio Comunale di Carrara ha già approvato il progetto stesso, che d'altra parte fu ritenuto meritevole di approvazione dal locale Ufficio del Genio Civile.

Tramvie a trazione elettrica ed a trazione funicolare a Genova. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Sotto questo titolo è assai tempo che ci occupiamo delle seguenti linee:

I. *Tramvie a trazione elettrica:*

1. Tramvia tra piazza Principe e piazza Brignole con diramazione dal Portello a piazza De Ferrari, della lunghezza complessiva di m. 2740;

2. Tramvia da piazza Corvetto a San Gottardo per piazza Manin e Staglieno, della lunghezza di m. 5415;

3. Tramvia da piazza Acquaverde alla sommità della regione S. Ugo, della lunghezza di metri 1168;

II. *Tramvia a trazione funicolare:*

4. Ferrovia funicolare da piazza della Zecca alle mura delle Chiappe, della lunghezza orizzontale di m. 1400.

E per precedenti notizie ed informazioni rinviamo i nostri lettori al n. 38 del 1891, pag. 607.

In quel numero appunto annunciavamo che la Civica Amministrazione di Genova aveva inoltrata domanda per ottenere che fossero dichiarate opere di pubblica utilità i progetti di cui trattasi.

Conseguentemente il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, pur riconoscendo in tutte le quattro linee i caratteri della pubblica utilità, ha ora emesso parere:

a) Che i progetti di massima delle prime due tramvie elettriche possano ammettersi, salvo alcune modifiche, avvertenze e riserve;

b) Che il progetto della tramvia elettrica da piazza Acquaverde a S. Ugo non sia da approvarsi, perchè non presenta sufficienti garanzie per la sicurezza dell'esercizio della linea e del pubblico transito;

c) Che il progetto della funicolare da piazza della Zecca alle mura delle Chiappe debba essere riformato e completato.

Funicolare del Bisbino. — Riportiamo dal *Commercio*, di Milano, del 21 corrente: « Pare che, fra non molto, i Comaschi potranno andare sul monte Bisbino colla funicolare. La *Provincia di Como* ha da Bisbino che un signore, il quale sta costruendosi una villa a pochi passi da quella dei signori Leinati, visto la minore spesa per il trasporto dei materiali, ha pensato di costruire una specie di funicolare che in pochi minuti vi possa trasportare le merci da Cernobbio.

« La funicolare verrà divisa in tre tratte: le prime due da Casnedo a Madrona, e la terza da Madrona al Bisbino.

« La corda metallica è già stata trasportata sul posto, si lavora per metterla in opera ed a giorni funzionerà.

« Sperasi che la creazione di questa funicolare in minuscolo sia l'avanguardia d'una più comoda anche per i passeggieri e che la vaporiera possa fra breve salutare la vetta del Bisbino ».

Il monte Bisbino — aggiungiamo noi — elevasi sulla sponda destra del lago di Como a m. 1316 d'altezza; sulla sommità è eretta una statua alla B. V., oggetto di pio pellegrinaggio l'8 settembre. Sui fianchi del monte è costrutto ad anfiteatro il villaggio di Moltrasio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di aprile 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di aprile 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Aprile	1891
Passeggieri trasportati	Num.	120,300	111,185
» introito	L.	560,000	515,099.08
Bagagli e cadaveri	Tonn.	470	482
» introito	L.	48,000	51,532.09
Bestiame trasportato	Capi	3,865	2,533
» introito	L.	14,000	10,325.26
Merce trasportata	Tonn.	57,600	62,130
» introito	L.	603,000	650,713.12
Introito complessivo	»	1,225,000	1,227,669.55
» chilometrico	»	4,605.26	4,615.30
Proventi diversi	»	40,000	42,280.23
Introito generale	»	1,265,000	1,269,949.78
Spesa complessiva	»	575,000	562,958.19
» chilometrica	»	2,161.65	2,116 38
Introito netto	»	690,000	706,991.59

— *Proposta del dividendo 1891 e prossima Assemblea generale ordinaria degli azionisti.* — Il Consiglio di Amministrazione della ferrovia del Gottardo ha risolto, il 23 corrente, di proporre il 6 0|0 di dividendo agli azionisti (fr. 30 per azione).

L'Assemblea generale degli azionisti è fissata per il 23 giugno prossimo.

— *Nuovo orario estivo.* — Dal 1° giugno p. v. sarà attuato il nuovo orario estivo sulle linee del Gottardo.

Ferrovie Svizzere. — *Circa la introduzione del tempo medio dell'Europa centrale nel servizio.* — A proposito di quanto abbiamo annunciato nel n. 21, pag. 329, aggiungiamo che il Dipartimento delle ferrovie propone: Il Consiglio Federale abbia ad inoltrare un rapporto alla Assemblea federale nel senso dell'introduzione di questo tempo e chiedere inoltre i pieni poteri per la sua introduzione nelle poste, nei telegrafi e nelle ferrovie. Si constata che questo tempo è accettato nel commercio civile. Il Dipartimento insiste pure per la introduzione di un nuovo metodo di numerazione delle ore dall'1 a 24.

Circa l'adozione di tale tempo medio sulle *Ferrovie Belghe*, vedi « Informazioni » di questo numero, a pag. 341.

Notizie Diverse

Bonificazione dell'Agro Romano. — *Dalla Relazione sui lavori nel 1891.* — È stata distribuita ai Deputati la settima Relazione della Commissione di sorveglianza sulla bonificazione dell'Agro Romano dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891.

Nella Relazione si dà ragguaglio sui lavori compiuti, e così si conclude:

Dalle cose esposte nella presente Relazione apparisce che i lavori delle opere di bonificazione, a carico dello Stato, procederono regolarmente e volgono al loro termine. Invece delle sette bonifiche accennate in principio della presente Relazione, non resta ad appaltare che una sola di minore importanza, cioè quella relativa al prosciugamento del lago dei Tartari. Quanto alle altre sei bonificazioni, una, cioè quella dell'Almone, è già da tempo ultimata; altre due di maggiore importanza, che riguardano le paludi di Ostia, Isola Sacra, Porto, Camposalino e Maccarese sono quasi compiute nelle opere principali, non rimanendo che ad ultimare e sistemare diversi canali di scolo ed a fare opere di finimento; e le restanti tre erano già intraprese nel 1890.

Per questa parte la Commissione crede che si sia a buon porto e che fra non molto potrà essere ultimato tutto il lavoro messo a carico dello Stato.

Quanto poi ai lavori dei Consorzi, la Commissione non può nascondere che l'andamento non procede con quell'energia che sarebbe desiderabile. Ma vuolsi considerare che le difficoltà proprie di opere siffatte ed una tal quale incertezza in Amministrazioni nuove non possono non produrre qualche lentezza e ritardi nel regolare funzionamento dei Consorzi, i quali inconvenienti però saranno man mano superati mediante il buon volere delle Amministrazioni consorziali e la premurosa vigilanza della Prefettura.

Commercio internazionale dell'Italia. — *Nel primo quadrimestre 1892.* — Come già nel n. 13, pagina 201, per il primo bimestre 1892, ricaviamo ora dalla Statistica del commercio di importazione e di esportazione nei primi quattro mesi del 1892 le seguenti cifre complessive:

PRIMO QUADRIMESTRE		VALORE dell'importazione	VALORE dell'esportazione
1892	L.	355,305,018	334,873,019
1891	»	399,143,218	291,169,327
Differenza nel 1892	L.	— 43,838,200	+ 43,703,722

In queste cifre complessive sono compresi i *metalli preziosi*, e cioè: *importazione* nel 1° quadrimestre 1892 per L. 11,806,500 e L. 13,430,100 nel 1° quadrimestre 1891; *esportazione* nel 1° quadrimestre 1892 per L. 26,924,600 e L. 18,546,800 nel 1° quadrimestre 1891.

Le *entrate doganali* nei primi 4 mesi del 1892 furono di L. 74,034,797, inferiori quindi di L. 4,233,971 a quelle dei primi 4 mesi del 1891.

In memoria dell'ingegnere G. B. Piatti. — *Per un monumento a Milano.* — Dalla *Perseveranza* rileviamo che il Comitato per il monumento da erigersi in Milano all'ingegnere milanese Giovanni Battista Piatti, l'inventore del sistema di perforazione ad aria compressa, con cui fu eseguito il traforo del Cenisio, dispone all'uopo della somma di L. 11 mila.

A Presidente di detto Comitato venne eletto per acclamazione l'onorevole deputato Luca Beltrami in sostituzione del compianto prof. Antonio Stoppani.

Venne poi approvata vivamente la proposta dello stesso onorevole Beltrami, di tenere qualche conferenza sull'argomento delle invenzioni dell'ingegnere Piatti, la cui memoria si vuole perpetuare con un monumento.

Per cura della Giunta Municipale di Milano furono esumati i resti mortali dell'illustre estinto e collocati interinalmente nel loculo n. 47 del nicchione 146, nell'ossario speciale del Cimitero monumentale, in attesa di ulteriori deliberazioni.

Porto di Trieste. — *Commercio e navigazione del 1890.* — Da una statistica della Camera di Commercio di Trieste riassumiamo le seguenti cifre complessive sul movimento di quel porto nel 1890 in confronto col 1889.

Il movimento del porto può così riassumersi:

	Arrivi navi	Arrivi tonn.	Partenze navi	Partenze tonn.
1889	8,213	1,447,940	8,192	1,441,250
1890	7,873	1,471,464	7,856	1,457.174
Diff. 1890	— 340	+ 23,524	— 336	+ 15,924

e cioè:

	Velieri num.	Velieri tonn.	Vapori num.	Vapori tonn.
1889	4,194	173,347	4,049	1,274,593
1890	4,288	178,805	3,580	1,292,659
Diff. 1890	+ 94	+ 5,458	— 434	+ 18,066

Donde risulta che la diminuzione nel numero delle navi è dovuta esclusivamente alla flotta a vapore, di cui è però notevolmente aumentato il tonnellaggio, mentre la flotta a vela segna un lieve incremento, sì nel numero delle navi, che nella portata.

Per *importanza di bandiera*, è naturalmente prima la *austriaca* coi seguenti dati:

	Velieri num.	Velieri tonn.	Vapori num.	Vapori tonn.
1889	2,557	67,773	3,431	757,637
1890	2,693	73,978	2,971	747,854
Diff. 1890	+ 136	+ 6,205	+ 460	— 9,783

Segue tosto l'*italiana* coi seguenti dati:

	Velieri num.	Velieri tonn.	Vapori num.	Vapori tonn.
1889	1,412	84,573	264	176,957
1890	1,450	93,110	265	188,346
Diff. 1890	+ 38	+ 8,537	+ 1	+ 11,389

E poscia, in ordine decrescente: l'*inglese*, la *greca*, la *svedo-norvegese*, la *francese*, la *russa*, ecc.

Circa il prospetto del movimento nel porto di Trieste nell'anno 1889 in confronto col 1888, vedi in questa stessa rubrica nel n. 48 del 1890, pag. 769; e per richiamo ad altri porti italiani ed esteri vedi nel n. 20, pag. 314, sotto *Porto di Venezia*.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 16,600, pei lavori occorrenti per impedire i danni dipendenti da allagamento, fra i chilometri 17.300 e 19 100 della linea Verona-Peri.

Rete Mediterranea. — L. 151,008, per l'esecuzione di opere di difesa e di rinforzo delle fondazioni alla pila 1ª e 4ª del ponte sul Po presso Valenza, d'uso promiscuo alla linea ferroviaria Alessandria-Arona ed alla strada provinciale Alessandria-Pavia;

L. 22 000, pei lavori di consolidamento provvisorio della frana al chilometro 172.110 fra le stazioni di Vaglio e Brindisi Montagna, della linea Eboli-Metaponto;

L. 9900, per provvedere alla fornitura dei mobili ed attrezzi di primo impianto per l'esercizio del nuovo tronco Casalbuono-Lagonegro nella linea da Sicignano a Castrocucco;

L. 7950, per l'esecuzione dei lavori di ampliamento in stazione di Bibiana, lungo la ferrovia Pinerolo-Torre Pellice;

L. 3500, per l'impianto d'una condotta d'acqua potabile per la stazione di Borgo San Dalmazzo, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 3430, pei lavori di consolidamento del ponticello a volto sul Rivo Barbarossa fra le stazioni di Porto Maurizio e S. Lorenzo (linea Genova-Ventimiglia);

L. 7100 per sistemazione dell'acquedotto al chilometro 210 581 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Calciano e Grassano.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — (prossimamente). — Fornitura ferri minuti occorrenti armamento tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Ponte S. Venere, divisa in due lotti:

1° lotto: quintali 864 di stecche di acciaio dolce (tipo speciale); quintali 15.48 di stecche (modello N. 2 ex-A. I); quintali 1861-65 di piastre (tipo speciale 1° tipo ferrovie complementari); quintali 4.26 di stecche (modello N. 2 ex-A. I.);

2° lotto: quintali 190.09 di chiavarde (tipo speciale e a buco); quintali 31.80 arpioni (tipo speciale e N. 2 ex-A. I.); quintali 600 di caviglie d'acciaio.

Importo complessivo L. 161,500.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Appalto ad unico incanto della costruzione del 1°, 4° e 5° lotto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze (Vedi « Informazioni » del n. 18):

1° lotto: all'Impresa Serafini col ribasso del 38 0[0;

4° lotto: all'Impresa Bertini-Lastrucci col ribasso del 40.11 0[0;

5° lotto: alla precitata Impresa Serafini col ribasso del 41.25 p. 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio, 24 corrente). — Lazzarini Gustavo, di Ceprano, per consolidamento tratto di linea compreso fra i chilometri 190.966 e 191.066 della Roma-Napoli fra Riardo e Teano;

Saldarini Carlo, di Milano, per ripristino rivestimento in muratura della galleria Cucciago (linea Milano-Chiasso);

« Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahl-fabrik », di Bochum, per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio Martin Siemens per ruote di carri e carrozze;

Comolli Luigi, di Milano, per tinteggiatura e dipintura del nuovo fabbricato sociale ad uso uffici in Milano;

Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, pei lavori di ricostruzione calotta e piedritti della Galleria Lustra fra le stazioni di Rutino e Omignano;

Turano Rosalbino, di Taranto, per alzamento di una livelletta fra le stazioni di Metaponto e S. Basilio;

Tambellini Lorenzo, di Pisa, per fornitura, carico e scarico, spandimento e profilatura pietrisco pel completamento ricarico massicciata di alcune tratte comprese fra i chilometri 90 e 94 della linea Roma-Pisa;

Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche, per fornitura di N. 2 grues idrauliche isolate.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Pavia (1° giugno, ore 12 mer., unico e definitivo). — Appalto lavori urgenti di ripristino e consolidamento della difesa della sponda destra del Po nella località Cantaberta nel Comprensorio idraulico di Corana Cervesina. Importo L. 95,200. Lavori compiuti in giorni 90. Cauz. provv. L. 4000; def. il decimo.

Municipio di Monterotondo — Roma — (4 giugno), ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della seconda parte dei lavori e provviste per l'attuazione del piano di risanamento della città. Importo L. 19,573.20. Cauz. provv. L. 1000. Fatali 20 giugno, ore 12 merid.

Municipio di Sorrento (4 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del lastricato con basoli alla via Borgo sino al confine del Comune. Importo ridotto L. 69,369 (V. n. 17).

Municipio di Gragnano — Napoli — (6 giugno, ore 10 ant.). — Appalto lavori di costruzione della nuova strada dalla stazione ferroviaria alla contrada S. Marco. Importo L. 82,831.98 già ribassato del 10 0[0; nessuna offerta inferiore all'1 0[0. Cauzione provv. L. 4141.60 oltre L. 1200 conto spese; cauz. def. L. 8283.20.

Municipio di Viterbo (6 giugno, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti all'adattamento di una parte del fabbricato già Convento del Paradiso per il Ricovero di Mendicità. Importo L. 12,800. Cauzione provvisoria L. 1,280. Fatali 21 giugno, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (14 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte dei Porti di Porto Maurizio e San Remo dal 1° luglio 1892 (e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna) al 30 giugno 1898. Importo L. 127,980. Cauzione provvisoria L. 8,500. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Genova (14 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte dei porti di Spezia e Portovenere e degli scali adiacenti, durante il periodo dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 29,030, oltre a L. 12,970 a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. provv. L. 1,500. Cauz. definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lecce (14 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte, gru e gavitelli, estirpamento delle alghe dai seni interni e nettamento dei canali demaniali sboccanti nel Porto di Brindisi, nei tronchi a valle dei rispettivi ponti dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1897. Importo L. 200,000. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione provinciale di Caltanissetta (24 giugno, ore 12 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione occorrenti nella Caserma dei RR. Carabinieri. Importo L. 95,000. Cauzione provvisoria L. 4780. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (10 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **legno** abete dell'Adriatico in pezzi squadrati ed in tavole. Importo L. 67,160. Cauz. L. 6,700. Fatali 25 giugno, ore 12 merid.

— Fornitura di **legno** pino d'America detto *pitch-pine* in pezzi squadrati di diverse dimensioni. Importo L. 71,805. Cauz. L. 7,200. Fatali 25 giugno.

— 11 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **legname** quercia rovere in pezzi squadrati (quercia verace). Importo L. 85,430. Cauz. L. 8,550. Fatali 27 giugno, ore 12 merid.

— Fornitura di km. 151.400 di **olio** d'oliva di 1ª qualità per macchine. Importo L. 158,970. Cauz. 15,900. Fatali 27 giugno.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (15 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di km. 80.050 di **olio** di olive di 1ª qualità per macchine, durante l'esercizio 1892-93. Importo L. 84,052.50. Cauzione L. 8400. Fatali 7 luglio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Federico Layet, Venezia, 1 ventilatore L. 1440;

Anchor Tube Company, Birmingham, tubi di ferro L. 1600;
Società Fratelli Leoni, Genova, vernice sottomarina, L. 5660;
Id., id., L. 5434.60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 giugno — **Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Torino.

16 giugno — **Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11 ant. nella sede sociale in Bologna.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

15 giugno — **Società per la coltivazione delle Miniere di piombo argentifero di Montevecchio in Sardegna.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 9 ant. nella sede in Roma.

VERSAMENTI.

Società anonima nazionale di Tramways e Ferrovie in Milano. — Col 30 corrente scade il tempo utile per effettuare il versamento dei 7|10 in L. 175.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Estrazione delle obbligazioni rimborsabili dal 1º ottobre p. v. (V. *pagine Annunzi*).

Tramways a vapore della provincia di Brescia. — Dal 1º giugno saranno rimborsate in fr. 500 le obbligazioni seguenti:

1º Obbligazioni che si trovano in circolazione:

N. 4 343 421 851 879 918 1066 1141 1192 1455 1520 1851 2110 2656 2802 2918 3153 3209 3475 3481.

2º Obbligazioni annuali:

N. 4054 4292 4412 4518 4695 4952 5210 5555 5858 6121 6148 6474 6585 7089 7128 7270 7298.

Strada ferrata di Biella. — Distinta delle azioni sorteggiate e rimborsabili dal 1º luglio p. v.

393 723 1039 1223 1469 1598 1967 2066 2067 2656 2753 3228 3353 3448 3459 3594 3799 3803 3861 3888 4629 4671 5145 5387 5543 5563 6728 6961 7391 7457 7507 7654 7718 7864 7973 7995 8217 8284 8470 8704 8874 8933 9165 9462 9710 9840 9939 9972.

Dal 1º luglio sarà anche pagato il saldo dividendo in L. 14 per azione capitale e L. 3.50 per ogni azione di godimento.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Maggio 21	Maggio 28
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 655	658
»	»	Mediterranee	» 521	520
»	»	Sicule	» 575	580
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 320	300
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 548	546
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 284	284
»	»	Novara-Seregno	» 68	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 314	314
»	»	» 2ª emiss.	» 302	302
»	»	Centrale Toscana	» 495	495
»	»	Mediterranee 4 0|0	» 429	430
»	»	Meridionali	» 304	304
»	»	Sarde, serie *A*.	» 302.50	302.50
»	»	» serie *B*.	» 303.50	303.50
»	»	» 1879	» 295	295
»	»	Pontebba	» 452.25	459
»	»	Nord-Milano	» 257	257
»	»	Meridionali Austriache	» 319	319
»	»	Gottardo 4 %.	» 102	102.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1º al 10 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	144.785 00	3.808 00	7.858 00	92.740 00	516 00	249 707 00	609 00	410 03
1891	99.626 46	2.415 49	7.764 87	96.398 88	710 36	206.916 06	609 00	339 76
Differenza nel 1892	+ 45.158 54	+ 1.392 51	+ 93 13	— 3.658 88	— 194 36	+ 42.790 94	»	+ 70 27
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 10 MAGGIO 1892				
1891-92	3.150.264 00	75.115 00	335.860 00	3.617.423 00	31 330 00	7.209.992 00	609 00	11 839 07
1890-91	2.805.902 17	60.609 58	317.159 57	3.586.793 99	26.820 58	6.797.279 89	609 00	11.161 38
Differenza nel 1892	+ 344.361 83	+ 14.505 42	+ 18.706 43	+ 30.629 01	+ 4.509 42	+ 412.612 11	»	+ 677 69

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	25.152 00	251 00	1.436 00	6.212 00	135 00	33.186 00	237	140 03
1891	13.891 80	142 82	831 26	6.574 52	38 81	21.479 21	162	132 59
Differenza nel 1892	+ 11.260 20	+ 108 18	+ 604 74	— 362 52	+ 96 19	+ 11.706 79	+ 75	+ 7 44
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 10 MAGGIO 1892				
1891-92	541.543 00	4.803 00	34.976 00	208.249 00	3.711 00	793.282 00	199	3.986 34
1890-91	417.388 12	3.416 24	27.897 66	179 133 14	1.282 87	629.118 03	130	4.839 37
Differenza nel 1892	+ 124.154 88	+ 1.386 76	+ 7.078 34	+ 29.115 86	+ 2.428 13	+ 164.163 97	+ 69	— 853 03

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall'11 al 20 Maggio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	1204	1152	+ 52	739	632	+ 107
Media	1175	1115	+ 60	658	638	+ 20
Viaggiatori	1,286,119 48	1,293,450 62	— 7,331 14	46,019 51	70,373 31	— 24,353 80
Bagagli e cani	62,312 29	60,472 12	+ 1,840 17	814 33	2,519 67	— 1,705 34
Merci a G.V. e P.V. acc.	330,024 14	291,737 12	+ 38,287 02	9,458 36	15,160 75	— 5,702 39
Merci a P. V.	1,441,465 17	1,370,668 82	+ 70,796 35	46,657 44	119,998 74	— 73,341 30
TOTALE	3,119,921 08	3,016,328 68	+ 103,592 40	102,949 64	208,052 47	— 105,102 83
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 20 Maggio 1892.						
Viaggiatori	40,715,189 55	40,283,422 05	+ 431,767 50	2,070,103 36	2,322,036 00	— 251,932 64
Bagagli e cani	1,910,396 84	1,886,571 29	+ 23,825 55	73,834 84	85,704 37	— 11,869 53
Merci a G V. e P.V. acc.	10.153,846 40	9,858,893 49	+ 294,952 91	488,475 81	529,291 35	— 40,815 54
Merci a P. V.	45 321,143 00	45,336,319 53	— 15,176 53	3,018,465 07	3,559,203 37	— 540,738 30
TOTALE	98,100,575 79	97,365,206 36	+ 735,369 43	5,650,879 08	6,496,235 09	— 845,356 01
Prodotto per chilometro						
della decade	742 13	726 48	+ 15 65	139 31	329 20	— 189 89
riassuntivo	23,497 14	23,661 05	— 163 91	8,587 96	10,182 19	— 1,594 23

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 13ª Decade — dal 1° al 10 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	1.035.921 28	58.314 57	277.682 31	1.212.028 93	10.554 10	2.594.701 19	4.204 00
1891	1.018.662 55	53.140 28	266.254 23	1.249.016 38	10.316 48	2.597.389 92	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 17.258 73	+ 5.174 29	+ 11.628 08	— 36.987 45	+ 237 62	— 2.688 73	—
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	11.120.733 46	549.386 47	3.293.371 51	15.993.445 95	143.571 05	31.100.508 44	4.204 00
1891	11.623.263 85	563.501 84	3.439.794 38	16.215.167 17	143.776 42	31.985.503 66	4.204 00
Differenze nel 1892	— 502.530 39	— 14.115 37	— 146.422 87	— 221.721 22	— 205 37	— 884.995 22	—
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	62.456 72	1.309 43	18.324 67	86.102 44	1.042 80	169.236 06	1.018 00
1891	61.733 40	1.286 20	17.914 40	84.162 05	1.023 62	166.119 67	995 00
Differenze nel 1892	+ 723 32	+ 23 23	+ 410 27	+ 1.940 39	+ 19 18	+ 3.116 30	+ 23 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	625.481 54	14.872 38	194.477 98	1.136.084 21	12.272 00	1.982.886 26	1.018 00
1891	650.311 46	14.570 53	195.892 97	1.133.184 75	13.132 16	2.007.393 72	995 00
Differenze nel 1892	— 24.829 92	— 301 85	— 1.414 99	+ 2.899 46	— 860 16	— 24.507 46	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	529 29	531 55	— 2 26
riassuntivo	6.335 39	6.538 35	— 202 96

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	4.131 10	4.121 35	+ 9 75	44.649 45	39.639 55	+ 5.009 90
Merci	633 35	619 85	+ 13 50	8.680 45	9.574 70	— 894 25
Prodotti indiretti	—	— —	— —	3.143 75	3.373 53	— 229 78
Totali	4.764 45	4.741 20	+ 23 55	56.473 65	52.587 78	+ 3.885 87

275 ponti e ponticelli, particolari diversi	1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani	43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione	16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C.	13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia	200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali	40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici	279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina	65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi	8
2 ponti a Civitanova, impresa Ren·igos	26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Abbelerio	47
Id. sul *Tevere*, impresa Mmoico	186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo	43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini	34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Leguazzi	17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin	46
9 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino	75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli	14
Id. presso Terni, impresa Centurini	60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi	138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione	128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello	37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi	138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini	204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi	104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi	27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag	129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti	90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo	77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa	33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli	21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella	50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet	48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello	100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella	15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi	122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli	44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi	120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcecca	42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres	20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma	20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi	127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina	35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi	53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno	110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani	35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl.	27
2 ponti per l'impresa A. Verzè	11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai	31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier	163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici	103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin	73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari	130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery	116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C.	28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici	136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini	15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C.	15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis	97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.*	14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra	531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti	202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland	990
Serra metallica, R. Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana	1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario	615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I.	2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id.	5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde	1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli	521
Id. in Avellino, provincia id.	102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule	2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule	700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali	3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali	4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini	223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno	8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belloni e C.	2038
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa	218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali	224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali	142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa	142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi	65
4 pensiline e lanternini diversi	736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule	500
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani	9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli	:00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale	600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli	896
Tettoia per la Borsa di Bologna	1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech	8 00
2 id. per le off. di Castellam. e Savona	32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali	432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani	3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali	153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli	5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech	2400
Pensilina a Portovaldo, ferr. Alta Italia	118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde	1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali	275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello	187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia	314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid.	620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo	240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma	620
Id. per villa sig. Gruber	54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi	384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto	498
4 id. per l'officina a gas di Roma	83
Tettoia per villa, sig. Miglionico	56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas	655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo	—
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo	706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà)	mc.	850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina		14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova		113456
Fondazioni con pali a vite	tonnell.	124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata	m. l.	240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare		2070,15
Per la stazione di Cagliari		880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, interamente versato

SERVIZIO DEI TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

ESTRAZIONI delle **OBBLIGAZIONI** eseguitesi in Seduta pubblica il 16 maggio 1892.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1892, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1892 in poi cessano di essere fruttifere.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons).

XXV ESTRAZIONE *Numeri d'iscrizione, comuni alle Serie A, B, C, D, E.*						XXI ESTRAZIONE *Numeri d'iscrizione della Serie F.*				VII ESTRAZIONE *Num. d'iscr., comuni alle Serie G, H.*			
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
816	820	92341	91345	174396	174400	811	820	185881	185890	1701	1710	174091	174100
3426	3430	93511	93515	177321	177325	2661	2670	187171	187180	8061	8070	175171	175180
4751	4755	95126	95130	177831	177835	8201	8210	193631	193640	9601	9610	176401	176410
9251	9255	96116	96120	178426	128430	9151	9160	197981	197990	15031	15040	179611	179620
11031	11035	97431	97435	179051	179055	12241	12250	201401	201410	15601	15610	183281	183290
12281	12285	99091	99095	181721	181725	15801	15810	203161	203170	19801	19810	185781	185790
13746	13750	103971	103975	184281	184285	16761	16770	206201	206210	20711	20720	185961	185970
15866	15870	105336	105340	187026	187030	17051	17060	206711	206720	22321	22330	188181	188190
18521	18525	105591	105595	187176	187180	17141	17150	208491	208500	22941	22950	191981	191990
18976	18980	106066	106070	188126	188130	17861	17870	209951	209960	30071	30080	192501	192510
20691	20695	106676	106680	188566	188570	20011	20020	210971	210980	36171	36180	195131	195140
23426	23430	110061	110065	189196	189200	21281	21290	213711	213720	42211	42220	195981	195990
26741	26745	110116	110120	189531	189535	21461	21470	217321	217330	43181	43190	198031	198040
28556	28560	110976	110980	193101	193105	21921	21930	221261	221270	45481	45490	198311	198320
34376	34380	120331	120335	194971	194975	22041	22050	228141	228150	46861	46870	198641	198650
34556	34560	121716	121720	196306	196310	24801	24810	230501	230510	47931	47940	200631	200640
36466	36470	121881	121885	197381	197385	28871	28880	233941	233950	48221	48230	201111	201120
36526	36530	122041	122045	198036	198040	33581	33590	235801	235810	48971	48980	202091	202100
42591	42595	122551	122555	198526	198530	52271	52280	236441	236450	50601	50610	203131	203140
43896	43900	123351	123355	199086	199090	59851	59860	237041	237050	54581	54590	208071	208080
45526	45530	123971	123975	199286	199290	61881	61890	238051	238060	58811	58820	213491	213500
46221	46225	124006	124010	200326	200330	67601	67610	240461	240470	63141	63150	216901	216910
46336	46340	125466	125470	200691	200695	68221	68230	240821	240830	67091	67100	218421	218430
47226	47230	127241	127245	203761	203765	69091	69100	243221	243230	69871	69880	218961	218970
48576	48580	127771	127775	204941	204945	72751	72760	246931	246940	70451	70460	221541	221550
50131	50135	128761	128765	205206	205210	72801	72810	248371	248380	72111	72120	226131	226140
51606	51610	129826	129830	211676	211680	73171	73180	249931	249940	81551	81560	227111	227120
51646	51650	129856	129860	211901	211905	75751	75760	253831	253840	85061	85070	228621	228630
51666	51670	131856	131860	217246	217250	76031	76040	256861	256870	94151	94160	250311	250320
52531	52535	132636	132640	218321	218325	83361	83370	256931	256940	95091	95100	251251	251260
56681	56685	132711	132715	219201	219205	85371	85380	258011	258020	97031	97040	252411	252420
56841	56845	132921	132925	219816	219820	86341	86350	261191	261200	98181	98190	253851	253860
57891	57895	133856	133860	223326	223330	87471	87480	268711	268720	98881	98890	253991	254000
61626	61630	134651	134655	223706	223710	100361	100370	269881	269890	99201	99210	255131	255140
62091	62095	136011	136015	224816	224820	101791	101800	272961	272970	101951	101960	255611	255620
63841	63845	136231	136235	225201	225205	105901	105910	273401	273410	105251	105260	257961	257970
65151	65155	137266	137270	225706	225710	106021	106030	277071	277080	106271	106280	259601	259610
68001	68005	137871	137875	227271	227275	106681	106690	277901	277910	108761	108770	260291	260300
68761	68765	138236	138240	229806	229810	112201	112210	278371	278380	109371	109380	263681	263690
70656	70660	139696	139700	231906	231910	113671	113680	279091	279100	111871	111880	266961	266970
70671	70675	140606	140610	234481	234485	116001	116010	287171	287180	117811	117820	267201	267210
70756	70760	142581	142585	234546	234550	116411	116420	291081	291090	118151	118160	267411	267420
71216	71220	143646	143650	236326	236330	116741	116750	293551	293560	118381	118390	268081	268090
73931	73935	144101	144105	239016	239020	126101	126110	296071	296080	120591	120600	269601	269610
74146	74150	145246	145250	239036	239040	126291	126300			122591	122600	271221	271230
74556	74560	145601	145605	246151	246155	127411	127420			123701	123710	274181	274190
75091	75095	148261	148265	246206	246210	127491	127500			131761	131770	283321	283330
76656	76660	150316	150320	246776	246780	130791	130800			132951	132960	294511	294520
77846	77850	154816	154820	247151	247155	131001	131010			136661	136670		
80671	80675	159241	159245	247771	247775	144731	144740			138831	138840		
81646	81650	161526	161530	249276	249280	151031	151040			139091	139100		
81706	81710	161566	161570	249631	249635	151161	151170			141381	141390		
83606	83610	162466	162470	**Numeri estratti in più per la Serie B.**		152471	152480			142671	142680		
84461	84465	162921	162925			154891	154900			151491	151500		
85611	85615	163121	163125			163661	163670			163321	163330		
87331	87335	163836	163840			165241	165250			167421	167430		
87636	87640	166611	166615			173791	173800			168371	168380		
88771	88775	168486	168490	dal N.	al N.	179491	179500			168471	168480		
89981	89985	171411	171415	250411	250415	182011	182020			170141	170150		
90156	90160	171811	171815	252131	252135	185711	185720			172021	172030		

Firenze, il 16 maggio 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti, trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a	(*) 11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.		11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . . . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) Arr.	12 mer.	Via Folkestone	2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p	—	—	7 50 a.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyou alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo . . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
Calais-Mar (ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ingl.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.**
da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA e BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico tra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in 8°, di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

FRATELLI PASTORI

FABBRICA DI

LIME E RASPE

ACCIAI E FERRI

TORINO

Via Finanze, Num. 13.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officiels des chemins de fer, paraissant depuis trente-neuf ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissaint toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
L'Express-Rapide (Indicateur des trains de vitesse) *imprimé en gros caractères.* . . . » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
Livret-Chaix continental 2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs (sans les plans coloriés) . . . . » 40
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris avec dix plans coloriés. 1 »

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 4 Giugno 1892. NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° maggio 1892 (1).

LINEA GENOVA-ASTI.

1° Tronco Polcevera-Mele. — Gli scavi delle trincee e la formazione dei rilevati sono eseguiti per 2|3.

I nove viadotti in corso di costruzione sono già finiti per 2|3 circa.

Nella stazione di Borzoli si fondarono il cesso e parte dei muretti dei marciapiedi. Nella fermata Grenara si fondò la parte del F. V. corrispondente alle cantine.

Nelle gallerie si continuarono regolarmente tanto i lavori di scavo che di rivestimento, 4 sono già ultimate fin dai mesi scorsi, altre 4 sono scavate e finalmente le 9 rimanenti si trovano eseguite per 2|3 circa.

2° Tronco Mele-Campoligure. — Questo tronco è costituito dalla *galleria del Turchino* lunga m. 6431.50 ed il suo avanzamento alla fine di aprile era il seguente:

Scavo:
Avanzata inferiore . . . . m. 2935.60
» superiore . . . . » 2755.10
Allargamento in calotta . . . . » 2602.24
Strozzo . . . . » 2396.80
Muratura:
Della calotta . . . . m. 2546
Dei piedritti . . . . » 2303.87

3° Tronco Campoligure-Ovada. — Si proseguirono i movimenti di terra i quali sono per 3|4 già eseguiti; si continuò la costruzione di 5 manufatti minori e si posarono i coronamenti in pietra da taglio ad altrettanti.

I sei ponti in costruzione sono eseguiti per 2|3 ed i fabbricati sono finiti per circa 1|2.

Due gallerie sono completamente ultimate, altre due sono già scavate e le 7 restanti sono eseguite per circa 3|4.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° aprile 1892*, nel n. 16.

4° Tronco Ovada-Acqui-Asti (*Tratta Ovada-Acqui*). — Si continuò la formazione del rilevato della stazione di Ovada e quello d'accesso al ponte viadotto sulla Bormida. Vennero sistemate le scarpate di alcune trincee e rilevati, eseguite le seminagioni e piantagioni delle robinie lungo le scarpate e delle siepi di biancospino per chiusura della linea.

Il ponte sull'Orba è completamente finito. Si stanno eseguendo i rivestimenti dei quarti di cono del ponte in ferro sul Caramagna e del viadotto di Visone.

Procedettero i lavori di finimento in generale e si principiò l'approvvigionamento del pietrisco per la massicciata.

La galleria del Cremolino lunga m. 3401 al 30 aprile era scavata per m. 2523 e la muratura della calotta aveva raggiunto 2383 metri.

(*Tratta Acqui-Nizza-Asti*). — Questa tratta è pressochè ultimata. Sono quasi ultimate le piantagioni di robinie e le seminagioni delle scarpate. Procedettero i lavori relativi all'armamento ed il binario è già posato per circa 1|2 venendo da Asti (1).

LINEA AVELLINO-ROCCHETTA MELFI.

Tronco Avellino-Paternopoli. — I movimenti di terra e le opere d'arte minori sono eseguiti per 3|4 circa, le altre 9 opere di maggior importanza per più di 1|2 ed i fabbricati sono costruiti per 1|3 circa.

Una galleria è completamente finita, un'altra venne perforata il 10 aprile, quella di Parolise lunga m. 1224 è quasi finita e la più lunga detta di Monte Falcione che misura m. 2560 è già scavata per m. 2493.

Tronco Conza-Monteverde. — Procedettero i movimenti di terra, si ultimarono 4 manufatti minori e ne sono in corso altrettanti.

La galleria di Pietra dall'Olio è scavata per circa 1|3.

LINEA ROMA-VITERBO.

(*Tratta Trastevere-Cavalleggeri*). — Si continuarono i movimenti di terra e 4 opere d'arte minori. Venne iniziata

(1) Circa la domanda, da parte di alcuni Comuni, per l'apertura della tratta *Acqui-Asti*, vedi « Informazioni » del n. 19, pag. 293.

verso Trastevere l'avanzata della galleria del Gianicolo; quella verso Porta Cavalleggeri è già scavata per m. 10.

Tratta Cavalleggeri-Bracciano. — I movimenti di terra sono finiti per 4|5 e le opere d'arte sono ultimate per più di 3|4.

Le due gallerie sono finite per più di 4|5 ed i fabbricati per 9|10 circa.

INAUGURAZIONE DELLE LINEE
ROMA-SEGNI E VELLETRI-TERRACINA

Discorso del comm. M. Massa.

Nelle « Notizie ferroviarie italiane » del precedente numero, riferendo sulla inaugurazione delle linee Roma-Segni e Velletri-Terracina avvenuta il 26 dello scorso mese, non abbiamo potuto, per la ristrettezza del tempo, che appena accennare all'applaudito discorso pronunciato dal commendatore Massa, Direttore Generale della Mediterranea, il cui testo ci pervenne troppo tardi.

Ora siamo lieti di pubblicarlo integralmente, sicuri di fare cosa gradita ai nostri lettori.

Eccolo:

Il Duca di Sermoneta, Sindaco di Roma, ed il Rappresentante della Stampa, colle lodi così largamente date alla nostra Società, mi obbligano a prendere la parola per diriger loro i miei ringraziamenti — la qual cosa faccio con molta riconoscenza e con non poca sorpresa per la singolarità del caso.

Dice un proverbio: « Chi batte, ama ». E noi ferroviari, alla stregua delle battiture, dovremmo considerarci come i beniamini del pubblico; e perciò alle nostre orecchie, non certamente guaste dalle adulazioni, hanno gli encomi un suono di speciale aggradimento e di novità.

Ma nella stessa guisa che le critiche acerbe e le accuse d'ogni sorta che ci vengon fatte, noi le esaminiamo nell'interno della nostra coscienza per rigettare filosoficamente quanto in esse possa esservi di contrario alla verità e per soffermarci soltanto su ciò che ha fondamento di attendibilità onde provvedere a correggere noi stessi, così degli encomi non riteniamo che la parte che strettamente ci compete, lasciando agli altri la parte che loro spetta — poichè queste grandiose imprese di pubblica utilità non sono mai l'opera di un solo uomo, ma il portato della cooperazione di molti.

Dicono gli ellenisti buongustai che il miglior canto dell'*Illiade* sia il secondo, nel quale si fa la enumerazione delle navi greche congiurate contro Troja. Oggi tocca a me il gradito cómpito di passare in rassegna quanti cooperarono a compiere le due strade ferrate, che con tanto concorso di persone eminenti, con tanto entusiasmo delle popolazioni interessate e con tanta splendidezza di sole, oggi inauguriamo.

Le linee Roma-Segni e Velletri-Terracina, dopo un lungo periodo di incubazione, trassero finalmente il loro principio d'attivazione dalla legge che l'on. ex-ministro Saracco presentò e vinse nei due rami del Parlamento l'anno 1888. Il senatore Saracco fu adunque il vero padre creatore di queste due linee ed a lui, che rimpiango oggi lontano da questa festa, io mando il mio primo saluto — a lui tutti dobbiamo mandare il nostro brindisi e il nostro augurio.

La costruzione delle due linee essendo divenuta obbligatoria per la nostra Società, questa si accinse subito allo studio dei progetti esecutivi, che furono, prima del tempo prescritto, compiuti e presentati all'approvazione del Governo; dalla quale approvazione cominciarono ad aver data i tre anni concessi per la costruzione.

I Decreti d'approvazione furono emanati e firmati dall'onorevole ex-Ministro Finali, successore all'onorevole Saracco. All'onorevole Finali, che ho il piacere di avere qui vicino e che fu quegli che tenne a battesimo le due linee, io v'invito, o signori, a portare il vostro secondo brindisi. Il tempo trascorse veloce ed il termine dei tre anni fissati per le nuove linee del primo periodo venne tosto a battere alle porte. Noi abbiamo già aperto al pubblico servizio la Rocchetta-Melfi-Monteverde, la Campiglia-Piombino, la Sparanise-Gaeta ed abbiamo compiuta la Cuneo-Saluzzo. L'onorevole Branca che successe nel Governo dei Lavori Pubblici all'onorevole Finali fu quegli che provvide ai collaudi ed ai Decreti di apertura di queste linee del 1° periodo, ed egli ne aveva già iniziata l'inaugurazione quando le vicende politiche chiamarono al suo posto l'onorevole Genala. Sebbene non sia qui presente, io non debbo non ricordare l'opera del Ministro Branca e portare a lui il mio terzo brindisi.

Finalmente io v'invito, o signori, a salutare l'attuale nuovo Ministro, onorevole Genala, che fu quegli che presentò alla Camera nel l'1885 il Progetto di legge sull'esercizio delle ferrovie, e che fu Relatore alla Camera della legge che diede vita a queste linee che oggi inauguriamo. Al Ministro Genala, che trattenuto a Roma da maggiori doveri, non potè venire a presiedere questa inaugurazione io mando e v'invito, o signori, a mandare il vostro saluto!

Io ho accennato a un periodo di tre anni concesso per la costruzione di queste linee, ed ho enumerati quattro Ministri dei Lavori Pubblici (*grande ilarità*) e non è da riderne, o signori! Io ritengo invece questa soverchia mutabilità dei Ministri come essenzialmente funesta all'interesse pubblico. Ma se i Ministri passano, l'Amministrazione resta.

La pubblica Amministrazione non gode essa pure le simpatie del pubblico, che sdegnosamente la chiama col nomignolo di *burocrazia*. È pure la burocrazia è una forza ed una istituzione necessaria. Io non la chiamerò con volo pindarico « la Vestale che custodisce religiosamente il fuoco sacro », ma con più modesta immagine la paragonerò alla buona massaia che governa bene la casa, che vi accende il fuoco onde porvi in grado di cucinare la vostra minestra; e per uscire di metafora, che attende al disbrigo quotidiano delle cose del proprio ufficio. E guai alla cosa pubblica se in tante mutabilità di Ministri non si avesse una potente organizzazione capace di mantenere non interrotte le trattazioni degli affari. E poichè l'Amministrazione dei Lavori Pubblici è qua rappresentata dall'on. Presidente e da parecchi Consiglieri del Consiglio Superiore, e poichè l'Ispettorato è rappresentato dallo stesso Ispettore Generale conte Ripa di Meana, che rappresenta anche il Ministro, io colgo volontieri l'occasione per porgere a tutti pubblici e solenni ringraziamenti, per l'opera loro efficace, pronta e solerte a pro' delle nuove linee. È dovuto alla loro zelante cooperazione se abbiamo potuto compiere a giorno fisso i nostri obblighi.

Un evviva adunque all'Amministrazione dei Lavori Pubblici!

Ed ora veniamo a noi, alla rassegna dell'esercito attivo che combattè sui luoghi la pugna. I legami derivanti dall'appartenere alla stessa famiglia ferroviaria non possono impedirmi d'invitare a bere alla sua salute, principiando dal suo generalissimo, il valente ingegnere Oliva, e dai suoi legionari, al grosso Storari, al gentile Ferrari, all'ingegnere Lodigiani che sostituì il povero Scotti (morto prima di giungere alla terra promessa), alle Imprese ed agli operai tutti.

Ma qui a Terracina il mio orgoglio di costruttore ferroviario è stato singolarmente scosso. Noi siamo giunti fin qui coll'esperienza di molti secoli e con tutti i progressi che l'arte e la scienza delle costruzioni han fatto in questi ultimi anni. E qui troviamo orme stampate da un altro costruttore antico, da un vero genio della pubblica viabilità, da Appio Claudio, il quale, senza polvere e senza dinamite, tagliò, per considerevole altezza, il promontorio di Terracina per far luogo, tra il mare e il monte, a quella via che da lui doveva prendere il nome e che egli condusse alle porte di Roma e, senza arrestarsi a Terracina, la spinse fino a Brindisi, additatrice della via per l'Oriente.

E noi, dopo tanto progresso di scienza, saremo da meno di Appio e ci arresteremo qui? Ciò non può essere, e quindi io non vi dico addio, ma vi dico invece: « Arrivederci a Gaeta ».

PER L'ESERCIZIO PROVVISORIO DEL BILANCIO 1892-93

Relazione e Disegno di legge ministeriali.

Pubblichiamo il *testo del Disegno di legge* a cui accenniamo nella « Cronaca parlamentare » di questo numero, sotto « Bilanci », e vi premettiamo la *Relazione ministeriale*.

Ecco la RELAZIONE del Presidente del Consiglio, onorevole Giolitti:

Signori! — Secondo le dichiarazioni fatte dal Governo alla Camera il giorno 27 maggio corrente (1), ho l'onore di presentare un Disegno di legge per l'esercizio provvisorio del bilancio del 1892-93.

Le disposizioni del Disegno di legge sono conformi a quelle approvate per l'esercizio finanziario 1886-87 con la legge 30 giugno 1886, numero 3937, con le sole modificazioni richieste da circostanze speciali all'esercizio 1892-93.

Col primo articolo si fa riferimento al progetto di bilancio del 25 novembre 1891 e alle note di variazioni posteriori,

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 22, sotto *Dimissioni*, ecc.

non che ad un Disegno di legge che si collega al progetto di bilancio medesimo, producendo una economia già approvata dai due rami del Parlamento.

La facoltà che si chiede coll'articolo secondo, di eccedere cioè pei fondi di riserva anche la quota proporzionale al tempo stabilito per l'esercizio provvisorio del bilancio, è reclamata dalla natura stessa di quei fondi che sono destinati a sopperire a contingenze affatto eccezionali, necessità che venne riconosciuta anche colla citata legge del 1886, relativa all'esercizio provvisorio del bilancio 1886-87.

La disposizione contenuta nell'articolo terzo ed ultimo, ha per oggetto di lasciare impregiudicate le prerogative del Parlamento per tutto ciò che concerne gli ordinamenti dei vari servizi.

***

Il testo del Disegno di legge è così concepito:

Art. 1. Fino all'approvazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1892-93, *e non oltre il mese di dicembre 1892*, il Governo del Re è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazione e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione presentati alla Camera dei Deputati nel dì 25 novembre 1891, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi Disegni di legge per la loro approvazione, tenuto conto altresì delle posteriori note di variazioni e degli effetti del Disegno di legge, n. 120, che modifica la spesa per le strade comunali obbligatorie.

Art. 2. Pei prelevamenti dei fondi di riserva il Ministero *potrà anche eccedere la quota proporzionale al tempo stabilito dall'articolo precedente per l'esercizio provvisorio del bilancio*, giustificandone l'assoluta necessità con apposito decreto da annettersi ai mandati o agli ordini di pagamento.

Art. 3. Nulla sarà innovato, fino all'approvazione degli stati di previsione, negli ordinamenti organici dei varii servizi pubblici e dei relativi personali, nonchè negli stipendi ed assegnamenti approvati, per i diversi Ministeri e Amministrazioni dipendenti, colla legge del bilancio di previsione 1891-92 e con quella di assestamento del bilancio medesimo, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

RETE MEDITERRANEA.

Modificazioni alla costituzione delle Sezioni del Servizio Attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dei due Compartimenti.

In seguito all'avvenuta apertura di nuove linee (1), la giurisdizione delle Sezioni Attive dei due Compartimenti venne dal 1° corrente giugno stabilita nel modo qui sotto indicato.

Sezioni appartenenti al 1° Compartimento.

Sezione 1ª di Torino — diretta dal sig. ing. cav. *Luigi Negri* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Torino-Susa-Modane (esclusa); Torino-Torre Pellice; Bricherasio-Barge; Torino-Asti (esclusa); Torino-Chivasso; Chivasso-Aosta; Trofarello-Chieri; Chivasso-Casale (esclusa).

Sezione 2ª di Novara — diretta dal sig. dott. *Ennio Ortalli* — Ing. Capo-Sezione e comprendente le linee: Novara-Castelrosso (esclusa); Novara-Varallo; Novara-Domodossola; Novara-Arona; Oleggio-Pino; Novara-Mortara; Mortara-Vercelli; Mortara-Casale; Valenza (esclusa)-Casale-Vercelli.

Sezione 3ª di Milano — diretta dal sig. dott. cav. *Adolfo Leixel* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Milano-Chiasso (esclusa); Milano-Arona (esclusa); Gallarate-Laveno (esclusa); Gallarate-Varese; Rho-Novara (esclusa); Milano-Mortara (esclusa); Milano-Pavia.

(1) Vedi in proposito, e per richiamo, nelle « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero, sotto *Ferrovia Cuneo-Saluzzo.*

Sezione 4ª di Voghera — diretta dal sig. cav. dottore *Defendente Arnoldi* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Alessandria (esclusa)-Piacenza (esclusa); Tortona-Pozzuolo; Voghera-Pavia (esclusa); Pavia (esclusa)-Torreberretti (esclusa); Bressana-Broni; Mortara (esclusa)-Cava Carbonara-Cava Manara.

Sezione 5ª di Alessandria — diretta dal sig. ing. *Alfonso Bontempelli* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Alessandria-Asti; Castagnole-Asti-Casale (esclusa); Alessandria-Bra (esclusa); Alessandria-S. Giuseppe (esclusa); Alessandria-Novi; Novi-Pozzuolo (esclusa); Alessandria-Mortara (esclusa).

Sezione 6ª di Bra — diretta dal sig. dottor *Francesco Rosmini* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Carmagnola-Savona (esclusa); Carrù-Mondovì; Trofarello (esclusa)-Cuneo; Savigliano-Saluzzo; Airasca (esclusa)-Cavallermaggiore-Bra; Cuneo-Limone; Cuneo-Mondovì; Ceva-Trappa; Moretta-Saluzzo; Cuneo-Saluzzo.

Sezione 7ª di Genova — diretta dal sig. cav. dott. *Francesco Inversini* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Novi (esclusa)-Genova; Genova-Ventimiglia; Linea succursale dei Giovi; Genova P. P.-Genova P. B.

Sezione 8ª di Spezia — diretta dal sig. cav. ing. *Francesco Valentini* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Genova P. B. (esclusa)-Pisa P. N. (esclusa); Avenza Carrara; Spezia-Pontremoli.

Sezione 9ª di Pisa — diretta dal sig. cav. ing. *Costantino Andruzzi* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Livorno-Pisa-Firenze (esclusa); Pisa P. N.-Pisa Centrale; Pisa-Cecina; Colle Salvetti-Livorno; Cecina-Volterra; Lucca-Viareggio; Lucca-Ponte a Moriano.

Sezione 10ª di Siena — diretta dal sig. dottor *Antonio Lorandini* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Empoli (escl.)-Chiusi (escl.); Asciano-Montepescali (escl.).

Sezione 11ª di Civitavecchia — diretta dal sig. ingegnere *Agostino Carini* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Cecina (esclusa)-Roma San Paolo (esclusa); Pontegalera-Fiumicino; Campiglia-Piombino.

Sezioni del 2° Compartimento.

Sezione 12ª di Roma — diretta dal sig. ing. cav. *Carlo Ricciardelli* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Roma S. Paolo (compresa)-Roma Termini; Roma S. Paolo-Roma Trastevere; Linee di raccordo di Roma Tusculana con Roma-Portonaccio, con Roma Prenestina e col Bivio Mandrione; Roma-Albano-Nettuno (Ferrovie secondarie romane); Roma-Roccasecca (compresa); Ciampino-Segni (vecchio tronco); Ciampino-Frascati; Velletri-Terracina; Roccasecca-Sora.

Sezione 13ª di Napoli — diretta dal sig. dottor cavaliere *Melchiorre Conti* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Roccasecca (esclusa)-Napoli; Caianello-Roccaravindola; Sparanise-Gaeta; Cancello-Avellino-Benevento; Rocchetta Melfi-Monteverde; Codola-Nocera; Napoli-Porto; Napoli-Torre Annunziata Centrale (compresa); Torre Annunziata Centrale-Porto; Castellamare-Cancello; Castellamare-Porto; Castellamare-Gragnano.

Sezione 14ª di Salerno — diretta dal sig. ing. *Lorenzo Garbarino* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Torre Annunziata Centrale (esclusa)-Potenza (esclusa); Battipaglia-Pisciotta; Sicignano-Lagonegro.

Sezione 15ª di Taranto — diretta dal sig. ing. *Gio. Batt. Martini* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Potenza (compresa)-Metaponto; Taranto-Brindisi (esclusa); Taranto-Sibari (esclusa).

Sezione 16ª di Cotrone — diretta dal sig. ing. *Domenico Matteo Romeo Carughi* — Ing. Capo-Sezione, e comprendente le linee: Sibari (compresa)-Catanzaro Marina (esclusa); Sibari-Cosenza.

Sezione 17ª di Reggio — diretta dal sig. dott. cav. *Antonino Ciraolo* — Ing. Capo-Sezione principale, e comprendente le linee: Catanzaro Marina (compresa)-Reggio; Catanzaro Marina-Catanzaro Sala; Reggio-Porto; Reggio-Nicotera.

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Sunto del processo verbale dell'Assemblea generale tenuta a Torino il 30 maggio 1892.

Pubblichiamo il *sunto del processo verbale* dell'assemblea generale tenutasi a Torino il 30 maggio u. s. (1), nella sede della Società Anonima per la Ferrovia Centrale Canavese; assemblea di cui pubblicammo l'*Ordine del giorno* nel n. 20, pag. 316.

Le Società Ferroviarie seguenti erano rappresentate:

Società per la *Ferrovia Nord-Milano* Ing. cav. Campiglio, Direttore della Società e Presidente dell'Unione;

» » *Venete* — Avv. cav. Canella, Direttore della Società;

» » *Centrale Canavese* — Ing. comm. Pellegrini, Consigliere delegato;

» » *Ticino* — Ing. cav. Thonet, Direttore dell'Esercizio, Segretario dell'Unione;

» » *Torino-Ciriè-Lanzo* — Ing. Beltrami, Direttore dell'Esercizio;

» » *Verona-Caprino-Garda* — Ing. cav. Cannis, Direttore dell'Esercizio;

» » *Appennino Centrale* / *Napoletane* } Ing. cav. Thonet, per delegazione;

» » *Reggio Emilia* — Ing. cav. Menada, Direttore della Società;

» » *Napoli-Nola-Baiano* — Ing. cav. Coppola, Direttore della Società;

» » *Novara-Seregno* / *Modena-Sassuolo* } Ing. Rusconi, per delegazione.

Sono assenti i rappresentanti delle Società *Valle Seriana*, *Ferrovie Palazzolo-Paratico* e *Colle-Poggibonsi*.

***

Il Presidente, cav. Campiglio, apre la seduta alle ore 3 pom. Si nominano a scrutatori gli ing. Menada e Beltrami.

Il Presidente dà lettura della *relazione sui lavori del Comitato*: 1° Si ottenne la concessione alla Società Nord-Milano dei treni di gravità; — 2° Si fecero accettare le condizioni proposte per la circolazione del materiale tramviario sulle linee ferroviarie; — 3° Si lavorò attivamente per la questione gravissima della legge sulle ferrovie economiche e tramviarie e si ottenne qualche favorevole risultato, quantunque molto più si potesse sperare; — 4° Si è rassegnato un memoriale alla Sotto-Commissione amministrativa del R. Ispettorato delle Ferrovie, col quale si posero in evidenza tutti i fatti che si svolgono a danno delle ferrovie secondarie; — 5° Si fecero pratiche presso la Camera dei Deputati in occasione della Convenzione di Berna sul servizio cumulativo internazionale, reclamando che le Società secondarie potessero esservi ammesse; ma la ovvia domanda non fu accolta; — 6° Si fece una proposta, consigliata dalla scarsità di affari, per una riduzione sulla tassa sui terreni e fabbricati, per i quali le Ferrovie pagano come se continuassero a ricavarne prodotti agricoli o redditi locatizi; — 7° Si è studiato l'argomento dell'assicurazione mutua in caso di accidenti di certa gravità.

Ed infine il *bilancio*, il quale è approvato all'unanimità sulla proposta del comm. Pellegrini, che ha parole di lode per il buon risultato finanziario ottenuto, constatando che il Comitato lavora senza nessun interesse.

Vengono *nominati membri del Comitato* l'ing. comm. Pellegrini ed il dott. A. Levi, Vice-Presidente della ferrovia Verona-Caprino-Garda; e *riconfermati* il cav. Campiglio e il cav. Canella, e così il Comitato si compone di 7 membri.

Il comm. Pellegrini ringrazia e domanda che si facciano delle assemblee più di frequente; ciò che il Presidente accetta.

(1) Circa l'*Assemblea del 30 maggio 1891* vedi n. 24 del 1891, pag. 379.

Il *contributo attuale* è mantenuto per il 1893.

All'unanimità l'assemblea delibera di fissare *Padova* per *luogo di riunione all'assemblea prossima.*

Canella ringrazia di aver scelto la città dove ha sede la sua Società Veneta, che farà di tutto per ricevere bene i colleghi; soltanto si dovranno fissare due giorni per la visita delle linee.

L'assemblea accetta di fissare un giorno per la detta visita.

Il Presidente passa all'esame del *progetto di legge sulle ferrovie economiche* (1). Deplora che nè al Senato, nè alla Camera dei Deputati non si siano potuto ottenere certe modificazioni importanti allo sviluppo delle ferrovie secondarie ed economiche. Si è ottenuto l'applicazione alle ferrovie secondarie di certe disposizioni applicate alle ferrovie economiche, ma non sono grandi facilitazioni (vedere art. 41 e 42).

L'ing. Cannis deplora anche lui che le facilitazioni concesse ai servizi locali o suburbani delle ferrovie non siano state estese a tutti i treni delle ferrovie economiche, e la nuova legge è più restrittiva per i passi a livello, inquantochè constata che non ammette le barriere a distanze, i *tourniquets*, ecc.

Il Segretario, ing. Thonet, dichiara che da parte del Comitato fu fatto tutto il possibile per ottenere le modificazioni di questi articoli. Il Presidente e lui ebbero parecchie conferenze con molti deputati e senatori sull'argomento; ma si potè constatare che molti deputati e senatori sono piuttosto contrari allo sviluppo di queste ferrovie secondarie, in ispecie se sono concorrenti alle grandi Reti.

Dopo una discussione generale fra i diversi membri, si decide di fare nuove pratiche alla Camera dei Deputati nel caso venisse presentata la suddetta legge.

Il Presidente dà lettura della *Relazione sul progetto di una Cassa di assicurazione contro le disgrazie e sinistri sulle ferrovie secondarie.*

Dopo una discussione lunga si decide che l'assicurazione non si estenda ai piccoli danni (meno di 10,000 lire); che l'assicurazione non deve essere estesa ai danni al materiale, ma bensì alle spese giudiziarie ed indennità ai terzi per disastri.

Si delibera che sarà fatto un fondo di riserva qualsiasi e che nell'assemblea prossima si ripresenterà il progetto concretato.

Il Segretario partecipa che, lo studio della Cassa Pensioni fra il personale tramviario essendo ultimato, è lieto di poter annunziare che fra poco i colleghi riceveranno una copia del progetto di tale istituzione da applicarsi al personale ferroviario. Quando tale Cassa Pensioni sarà istituita, il problema del miglioramento della sorte del personale avrà fatto un grande passo avanti; si avrà così un personale più devoto e zelante.

L'assemblea ringrazia ed aspetta presto tale progetto.

Il Presidente legge il suo *Memoriale sulla tassa sui terreni e fabbricati;* il quale viene approvato.

Per finire il Presidente ringrazia il signor ing. comm. Pellegrini del suo cortese ricevimento.

La seduta è tolta alle ore 6.30 pom.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Presentazione di disegno di legge per l'esercizio provvisorio 1892-93.* — Nella seduta del 30 maggio u. s. l'on. Giolitti, presidente del Consiglio, presentò il disegno di legge per l'esercizio provvisorio (2) di sei mesi del bilancio 1892-93; ne chiese l'urgenza e che fosse rimesso all'esame della Giunta Generale del bilancio. — La Camera approvò.

Il disegno di legge fu poi distribuito il 2 corrente; e noi ne pubblichiamo il testo in questo numero a pag. 354.

(1) Per richiamo all'andamento parlamentare di questo disegno di legge, vedi nella nostra « Cronaca parlamentare » del n. 14, sotto *Senato.*

(2) Vedi « Cronaca » del n. 22, sotto *Dimissioni.*

Giunta Generale del Bilancio. — *Nuove elezioni per surrogazione di membri.* — In seguito alla nomina a Ministri (1) degli on. Bonacci, Genala e Martini F., e dell'on. Fagiuoli a Sottosegretario di Stato, rimasero vacanti quattro posti nella Giunta Generale del Bilancio.

Nella seduta del 28 maggio u. s. fecesi luogo alla votazione per le elezioni, nella quale rimase eletto il solo on. *Ercole;* nella votazione di ballottaggio, il 30 stesso mese, furono poi eletti gli onorevoli *Saporito, Indelli* e *Levi.*

INFORMAZIONI PARTICOLARI del *MONITORE*

Assemblea delle Meridionali (Rete Adriatica).
(Sunto delle deliberazioni dell'Assemblea 28 maggio u. s.).

Riservandoci di pubblicare, come di consueto, il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione* letta all'Assemblea generale degli azionisti del 28 maggio u. s. — della quale pubblicammo l'*Ordine del giorno* nel n. 18, pagina 279 — riassumiamo intanto le *deliberazioni dell'Assemblea* stessa.

A questa intervennero 92 azionisti rappresentanti 96,787 azioni con diritto a 642 voti.

L'Assemblea:

1. Approvò all'unanimità la Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Approvò il bilancio consuntivo dell'anno 1891, il preventivo del 1892, e fissò in L. 11 il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;
3. Rielesse i Consiglieri d'Amministrazione uscenti di carica per turno e rieleggibili, e cioè i signori; Bastogi conte Pietro; Brambilla comm. Pietro; Corsini marchese D. Andrea Neri; Lacaita comm. Giacomo; Orsini comm. avv. Tito; Tabarrini avv. Camillo.

Per l'elezione di due Consiglieri d'Amministrazione in sostituzione dei defunti generale barone Vincenzo Ricasoli ed avvocato Ambrogio Trezzi, riportarono voti N. 378 ciascuno i signori conte Antonio Cerasi e cav. Giacomo Parodi, e 10 voti il signor prof. comm. Giuseppe Corradi. Furono quindi proclamati eletti i predetti signori conte Cerasi e cav. Parodi, ma siccome essi fanno già parte del Consiglio d'Amministrazione, rimangono vacanti i due posti di Consigliere.

4. Nominò Sindaci i signori: Peri comm. Carlo; Peruzzi comm. Cosimo; Da Passano marchese Manfredo. — E Sindaci supplenti i signori: Luchi cav. Lorenzo; Borghieri cav. Alessandro.

><

Circa l'uso dei segnali d'allarme applicati alle carrozze dei treni ferroviari (2).

(Decreto Reale per aggiunte al Regolamento 31 ottobre 1873 per la polizia, sicurezza e regolarità del servizio delle Strade Ferrate).

Con Reale Decreto del 22 maggio p. p. sono stati approvati i seguenti articoli, da aggiungersi al Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade Ferrate:

Art. 1. — È fatto espresso divieto a chiunque di servirsi, senza un assoluto ed urgente bisogno, dei segnali di allarme applicati alle carrozze dei treni.

Art. 2. — Chiunque abbia fatto uno dei detti segnali, senza che siansi verificate le circostanze di cui nell'articolo precedente, incorrerà in una multa estensibile fino a L. 500, e ciò senza pregiudizio delle altre pene comminate dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

Art. 3. — Le contravvenzioni all'articolo 1° saranno accertate mediante verbale da redigersi nelle forme volute dagli articoli 314, 315 e 316 della legge sui lavori pubblici, allegato *F* alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, per l'unificazione amministrativa del Regno.

Art. 4. — Le multe riscosse saranno versate al pubblico erario, giusta le norme generali di legge, che regolano la materia delle contravvenzioni.

Le disposizioni contenute nei detti articoli saranno poste in vigore il 1° luglio 1892.

><

Ferrovia Eboli-Cairano.
(Autorizzazione di studi per la compilazione del progetto).

Sappiamo che con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data del 21 maggio p. p., i signori Del Guercio Alfonso e Carratura Francesco sono stati autorizzati ad eseguire gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto d'una ferrovia economica a scartamento ordinario da Eboli per la valle del Sele a Cairano.

Tale autorizzazione è valida per sei mesi dalla data del predetto decreto, ed è subordinata alle disposizioni dell'articolo 243 della legge sui lavori pubblici, e cioè non conferisce ai richiedenti alcun diritto di prelazione od altra ragione al conseguimento della concessione della linea medesima.

><

Ferrovia Catanzaro-Santa Eufemia.
(Progetto di imbrigliamento e rimboschimento di torrenti).

L'Ufficio del Genio Civile di Catanzaro, soddisfacendo ad un incarico affidatogli dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha compiuto e sottoposto all'approvazione governativa il progetto delle opere di imbrigliamento e rimboschimento del torrente Piazza e dei suoi affluenti Mezzagni, Gramifinocchi, Zampate, Folino e Villelli, superiormente alla ferrovia da Catanzaro a Santa Eufemia. L'importo totale dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 300,000, comprese L. 8000 a corpo per compensi e L. 28,355.88 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti, direzione e sorveglianza.

Giusta le proposte di progetto, si dovrebbero eseguire le seguenti opere: — *Nel torrente Piazza:* N. 18 briglie ed un repellente in muratura, a monte dell'abitato di Nicastro, su di una lunghezza di m. 5921.76; ed una piccola briglia allo sbocco del ponte della strada provinciale Nicastro-Santa Eufemia; — *nel Mezzagni:* N. 20 fascinate trasversali; — *nel Gramifinocchi:* N. 53 graticci trasversali e 20 fascinate; — *nel Zampate:* N. 3 briglie in muratura con le relative controbriglie; N. 4 graticci trasversali e N. 278 fascinate trasversali; — *nel Folino:* N. 23 graticci trasversali e N. 90 fascinate; — *nel Villelli:* N. 18 brigliette di pietrame a secco.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per fornitura e posa in opera di meccanismi fissi ferroviari.

Alle ore 10 ant, del dì 23 giugno corrente, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi, e cioè di cinque segnali a distanza colle relative trasmissioni, una piattaforma girevole da metri 5.50 e due da metri 4 50, due serbatoi di lamiera a

(1) Vedi « Cronaca » del n. 21 sotto *Nuovo Gabinetto.*
(2) Per richiamo ai precedenti della nuova disposizione, vedi « Informazioni » del n. 16 a pag. 246.

base rettangolare, della capacità di m. c. 15, due grue idrauliche e tubi in ghisa di condotta, una pompa a mano, tre sagome di controllo per vagoni, tre davanzali per piani caricatori, e sessantaquattro tabelle monitorie, occorrenti per l'*armamento delle stazioni comprese nel tronco Casarza-Spilimbergo della linea Casarza-Spilimbergo-Gemona*, per la presunta somma di L. 34,562.50, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a* del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'Autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, colle modificazioni introdottevi a tutto il 31 dicembre 1890, e di quello speciale approvato con Decreto Ministeriale del 30 maggio 1888, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio Contratti di questo Ministero.

La posa in opera dei meccanismi dovrà essere ultimata entro tre mesi dalla data dell'ordinazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1,750 e quella definitiva in L. 3,500, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 8 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Circa il pontone semovente Calabretta per il trasporto passeggieri, merci e vagoni completi attraverso lo stretto di Messina.

Nelle « Informazioni » del n. 5, pag. 70, annunciammo che la Camera di Commercio ed Arti di Catania in sua seduta del 21 gennaio u. s. aveva preso in esame il progetto dell'ing. navale signor Calabretta, pel trasporto dei passeggeri, delle merci e dei vagoni completi, mediante nave autonoma, attraverso lo stretto di Messina, e che la Camera stessa, avendo riconosciuto come l'adozione della nave Calabretta corrisponderebbe pienamente al bisogno di migliorare le comunicazioni fra l'isola ed il Continente, ne aveva vivamente raccomandata l'adozione al Ministero dei Lavori Pubblici.

Aggiungiamo ora che il Comitato per i disegni delle navi ha dato parere favorevole sul progetto presentato dall'ing. Calabretta per congiungere la ferrovia Reggio Calabria a Messina con un pontone semovente capace di trasportare 15 vagoni merci carichi.

><

Nuovo regolamento per il trasporto delle materie pericolose e nocive.

Col 16 corrente entreranno in vigore, per il trasporto delle materie pericolose e nocive, le nuove disposizioni, sulla cui compilazione in ispeciali conferenze tra i rappresentanti delle Amministrazioni governative interessate e delle Amministrazioni ferroviarie si è lungamente occupato il *Monitore*.

Le nuove disposizioni annullano e sostituiscono quelle attualmente in vigore e riguardano l'accettazione, il carico e scarico, il trasporto, la sorveglianza, l'avviso di arrivo, la notificazione delle soste e gli accidenti in viaggio.

><

Circa servizio cumulativo attraverso stretto Messina.

(Rete Sicula non ritiene conveniente assumere servizio).

Sappiamo che il Consiglio di Amministrazione della Società italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, in sua adunanza del 23 maggio p. p., ha confermato una risposta preliminare fatta dalla Direzione Generale sociale al Ministero dei Lavori Pubblici, circa la domanda da questi rivoltale in merito al servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina.

In detta risposta si dichiara che l'Amministrazione non ritiene conveniente l'assunzione del servizio cumulativo predetto, perchè troppo onerose le condizioni stabilite dalla legge del 28 febbraio p. p., n. 75.

Ricordiamo che di questa legge abbiamo pubblicato il testo nel n. 12, pag. 177.

><

Per l'ampliamento Officine riparazione locomotive in stazione di Messina.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici, modificato a senso delle disposizioni superiori, il progetto relativo ai lavori di ampliamento delle Officine di riparazione delle locomotive nella stazione di Messina. La somma all'uopo preventivata ammonta a L. 607,941.78, ed alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere per la massima parte (L. 544,332.91) mediante appalto a trattative private; al resto si provvederà in economia.

><

Fabbisogno di materiale metallico per armamento ferroviario.

È stato presentato all'approvazione governativa il fabbisogno del materiale metallico occorrente per l'armamento del 6° *tronco Viadana-San Zeno* della *ferrovia Parma-Brescia-Iseo*.

La quantità e il peso del materiale necessario sono i seguenti :

Rotaie da m. 9.00	N. 3643	. . . .	tonn.	1180.332
» da m. 8.94	» 41	. . . .	»	13.195
» da m. 6.00	» 45	. . . .	»	9.720
Aumento 1 per 100	» 37	. . . .	»	11.988
		Totale	tonn.	1215.235

Stecche	N. 7,682	. . .	Chg.	61,456
Chiavarde. . . .	» 15,664	. . .	»	11,591
Piastre di fondo .	» 16,264	. . .	»	34,968
Arpioni	» 82,852	. . .	»	34,798

><

Ferrovia Monza-Trezzo-Bergamo.

(Servizio cumulativo per viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per i valori e le merci colle Reti Mediterranea ed Adriatica).

In seguito ad accordi fra le Amministrazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica e dietro l'approvazione del Regio Governo, a cominciare dal 1° giugno corrente è stato istituito il servizio cumulativo per viaggiatori, bagagli e cani ed il servizio di corrispondenza per i valori e per le merci a grande, piccola velocità e piccola velocità accelerata con la tramvia a vapore Monza-Trezzo-Bergamo.

Ad atti e lavori per l'attuazione di questo servizio cumulativo tra la ferrovia Monza-Trezzo-Bergamo e la Rete Adriatica già accennammo in precedenti numeri. Vedasi per richiamo nel n. 14, pag. 216.

\>\<

Ferrovia Nord-Milano.

(*Nuove tariffe per il servizio cumulativo colla Rete Mediterranea*).

Col giorno 1° giugno corrente andarono in vigore per il servizio cumulativo della Rete Mediterranea colle linee Milano-Erba, Milano-Saronno e Novara-Seregno, esercitate dalle ferrovie Nord-Milano, le nuove tariffe (ediz. maggio 1892).

Circa i precedenti e lo svolgimento della questione far capo alle « Informazioni » del n. 16, pag 243.

\>\<

Servizio diretto Italo-Austro-Germanico per viaggiatori e bagagli, via Peri.

Col giorno 1° giugno è entrato in vigore pel servizio viaggiatori e bagagli Italo-Austro-Germanico, via Peri, la nuova tariffa, edizione giugno 1892.

La corrispondenza con biglietti diretti in servizio Italo-Austro-Germanico, via Peri, ha luogo dalle seguenti stazioni a quelle controindicate o viceversa:

Genova P. P., via Novi-Voghera o Vigevano-Milano-Verona per Berlino, Dresda, Lipsia e Monaco;

Napoli, via Roma-Firenze per Berlino, Dresda, Francoforte sul Meno, Lipsia e Monaco;

Nervi, via Genova-Novi-Voghera o Vigevano-Milano-Verona, per Berlino e Monaco;

Ospedaletti Ligure, via Genova-Novi-Voghera o Vigevano-Milano-Verona, per Berlino e Monaco;

S. Remo, via Genova-Novi-Voghera o Vigevano-Milano-Verona, per Berlino e Monaco;

Torino P. N., via Novara-Milano-Verona, per Monaco.

\>\<

Rappresentanti del Consiglio dell' Agricoltura nel Consiglio delle Tariffe ferroviarie.

Il Consiglio dell' Agricoltura, nella sua adunanza del 22 maggio p. p. ha chiamato a far parte del Consiglio delle tariffe ferroviarie, pel triennio che dovrà decorrere dal 1° luglio 1892, i signori:

De Cesare comm. Raffaele;

Del Vecchio avv. Pietro, deputato al Parlamento;

Cavalieri dottor Enea.

Pei primi due trattasi di conferma di mandato; il terzo venne nominato in sostituzione del signor comm. Chizzolini.

Per la nomina di altri rappresentanti nel Consiglio delle Tariffe ferroviarie, v. n. 22, pag. 340.

\>\<

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in merito ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, riguardante l'esecuzione di lavori di consolidamento del rilevato stradale al chilom. 64.900 della *ferrovia da Termoli a Campobasso.* La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori medesimi ammonta a L. 11,300;

2. Che meriti la ministeriale approvazione il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo ai lavori di sistemazione delle trincee fra i viadotti della Sassina e della Pendola, fra le progressive 44.444 e 44.564 lungo il tronco Orta-Casale Corte Cerro, della *ferrovia Gozzano-Domodossola.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 22,500;

3. Che si possa approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia, relativo ai lavori occorrenti per la deviazione di un canale d'irrigazione presso la galleria di Trabia lungo la *linea da Palermo a Porta Empedocle;*

4. Che possa essere approvato un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, riguardante la esecuzione di lavori di completamento nella *stazione di Legnago* e raccordi, lungo la *ferrovia Legnago-Monselice.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 14,402;

5. Che non sia da accogliersi la domanda del Comune di Dogliani, perchè il sussidio di L. 1000 a chilometro, per 35 anni, accordato con convenzione, approvato col R. Decreto 24 maggio 1883, n. 1441, per la costruzione di una *ferrovia a sezione ordinaria del terzo tipo economico da Dogliani a Monchiero*, venga elevato a L. 3000 a chilometro e per la durata di anni 70. Il Consiglio ha opinato che sia da mantenersi la concessione contro i limiti fissati dal predetto Decreto (1);

6. Che sia da rendersi esecutorio il riparto stabilito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del contributo degli enti interessati, nella spesa di costruzione del tronco di *ferrovia da Frascati-Città alla stazione omonima;*

7. Che possa essere approvato il progetto riformato per l'appalto dei lavori di costruzione del *tronco Boiano-Cantalupo* nella *ferrovia Isernia-Campobasso.* La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a lire 1,914,000, delle quali L. 1,534,000, per opere e provviste da appaltare e L. 380,000 a disposizione dell'Amministrazione;

8. Che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto compilato dall'Amministraziono delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione di una casa cantoniera al km. 338.624.88, della *ferrovia da Taranto a Reggio*, con annesso preventivo di spesa di L. 8,500.

\>\<

Il Consiglio di Stato, al cui esame e parere è stata sottoposta una domanda del Consorzio costituitosi fra i Comuni di Tortona e di Castelnuovo Scrivia per *la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ordinario del terzo tipo economico, per collegare fra loro gli abitati dei Comuni di Tortona e Castelnuovo Scrivia*, col sussidio di L. 3000 a chilometro per la durata di anni 70, ha manifestato l'avviso che non convenga far luogo alla invocata concessione nei termini proposti (2).

\>\<

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare il progetto di lavori suppletivi per il completamento del tronco da Sarno, per Bracigliano, al confine della provincia di Avellino, della strada provinciale di Salerno N. 33. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori dei quali trattasi ascende a L. 48,000. All'appalto delle opere si provvederà mediante pubblico incanto.

\>\<

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Proposta di rinnovazione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della *Società italiana delle calci e cementi di Bergamo* per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della convenzione relativa ai trasporti di calce e cemento da Palazzolo a

(1) Per precedenti notizie circa la ferrovia *Dogliani-Monchiero*, v. n. 12, pag. 184.
(2) Circa il progetto della linea *Tortona-Castelnuovo-Scrivia*, vedi n. 5, pag. 69.

Milano, accordatole per l'esercizio finanziario che scade col 30 giugno corrente.

(*Proposta di aggiunta*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il seguente progetto di aggiunta alla *tariffa speciale N. 11, G. V.*: « Al *Nota bene*, in calce alla tariffa speciale N. 11, » grande velocità, viene aggiunto un nuovo capoverso così » concepito: Centesimi 15 per formalità doganali al punto » di confine pei pacchi destinati a Chiasso ».

(*Proposta di modificazione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie Meridionali e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazione di tariffa relativa ai *trasporti del cocco*.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di travate metalliche lungo i tronchi Castrocucco-Sant'Eufemia della *ferrovia Castrocucco-Reggio*;

2. Progetto per la sistemazione della trincea all'imbocco Eboli della galleria Jura lungo la ferrovia *Eboli-Metaponto*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Saluzzo. — *Apertura all'esercizio.* — Il 1° corrente venne aperta all'esercizio la linea Cuneo-Saluzzo per l'apertura della quale, come ripetemmo nelle « Informazioni » del n. 20, pag. 309, non attendevansi che le disposizioni governative.

La nuova linea — appartenente, non occorre dirlo, alla Rete Mediterranea — misura la lunghezza di km. 34.475 dall'asse della stazione di Cuneo, all'estremo dell'attuale stazione di Saluzzo, alla quale fa capo provvisoriamente, fino al giorno in cui la nuova stazione di Saluzzo possa essere aperta al pubblico servizio; il che avverrà probabilmente nel venturo settembre.

La nuova linea si distacca dalla Cuneo-Torino a 600 metri circa dalla stazione di Cuneo, piega a sinistra fino a Busca, quindi fa un ampio gomito a destra per toccare Villafalletto ed arrivare a Costigliole Saluzzo, raggiungendo la pendenza massima del 15 per 0|00 in discesa, e del 12.275 per 0|00 in ascesa; prosegue poi in continua discesa fino a Saluzzo, arrivando alla pendenza massima pel 17.50 per 0|00.

Le curve sono generalmente di ampio raggio, alcune poche raggiungono il raggio minimo di 300 metri.

La linea Cuneo-Saluzzo comprende le stazioni di Busca, Villafalletto, Costigliole Saluzzo e Verzuolo, abilitate a tutti indistintamente i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, e quella di S. Benigno al Grana, la quale è ammessa al trasporto, in servizio interno e cumulativo italiano, dei viaggiatori, bagagli, cani e pacchi ferroviari, nonchè delle merci a grande velocità limitatamente ai colli non eccedenti i 50 chilogrammi per spedizione.

Sulla detta linea vi sono inoltre le fermate di Tarantasca e Manta, entrambe abilitate al trasporto, pure in servizio interno e cumulativo italiano, dei viaggiatori, bagagli, cani e pacchi ferroviari, questi ultimi fermi in stazione.

Per richiamo alle parecchie aperture di linee della Mediterranea nel primo semestre del corrente anno, vedi nel n. 22, pag. 341, sotto *Ferrovia Roma-Segni* e *Ferrovia Velletri-Terracina*. A proposito dell'inaugurazione di queste due linee, vedi in questo numero il *discorso del comm. M. Massa.*

Ci piace intanto aggiungere che coll'apertura all'esercizio della linea Cuneo-Saluzzo è compiuto il programma da noi accennato nelle « Informazioni » del n. 8, pag. 118, avendosi così un totale di km. 248 circa di nuove linee che furono aperti al pubblico dalla Società del Mediterraneo nel corrente anno, e sono compresi per km. 50 nel primo Compartimento (a nord di Roma) e per km. 198 nel secondo Compartimento (a sud di Roma).

Ferrovia Brescia-Parma. — *Stato dei lavori sui tronchi Piadena-Asola-Viadana-S. Zeno.* — Riportiamo dalla *Sentinella Bresciana* del 31 maggio u. s.:

« Fra una ventina di giorni, se il tempo li accompagna, sarà ultimato il quinto tronco della ferrovia Parma-Brescia, cioè quello fra *Asola-Viadana;* ma, perchè il tronco possa essere aperto al servizio, è necessario che siano ultimati i due *tronchi Piadena-Asola* e *Viadana-S. Zeno.* Sarebbe adunque bene che questi due tronchi venissero ultimati al più presto possibile, non concedendosi ulteriori proroghe all'impresa che li ha assunti, per ottenere così quei vantaggi che da tanto tempo si aspettano per la esecuzione di questa importante linea ferroviaria ».

Ferrovia Salerno-San Severino. — *Compiuta perforazione della Galleria delle Fratte.* — Il 1° corrente a Salerno con un banchetto di 250 coperti e coll'intervento delle autorità, degli ingegneri e di molti invitati, fu solennizzata la completa perforazione della Galleria Elicoidale a Ponta Fratte, secondo tronco dalla ferrovia Salerno-San Severino.

Ricordiamo che nelle « Informazioni » del n. 21, p. 327, abbiamo pubblicato il consueto stato mensile dei lavori dello stesso tronco al 1° maggio u. s.

Ferrovia economica dalla stazione di Chieti alla città. — *Domanda di concessione e sussidio governativo.* — È stato presentato al Governo dai signori Miniani, Terrei e C. un progetto per un tronco di ferrovia dalla stazione ferroviaria di Chieti alla città; e alla presentazione del progetto fu unita la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio.

La Camera di Commercio ed Arti di Chieti, inoltre ha presentato istanza per il massimo sussidio governativo consentito dalla legge.

Circa questo tronco ferroviario rinviamo i nostri lettori al n. 10, pag. 152.

Tramvia a vapore del Chianti e dei Colli fiorentini. — *Per l'allacciamento della tramvia alla stazione di Firenze di Porta alla Croce (Rete Adriatica) e per il servizio di corrispondenza.* — L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una convenzione da essa stipulata colla Società italiana della Tramvia del Chianti e dei Colli fiorentini, per regolare l'impianto e l'esercizio di un allacciamento provvisorio colla stazione di Firenze Porta alla Croce, ed il servizio di corrispondenza per i valori e per le merci.

Tramvie di Genova, Pegli e Voltri. — *Lo schema di convenzione fra la Provincia di Genova e la Compagnia Generale Francese di Tramways per la rinnovazione delle concessioni attuali, proroga per anni 30 delle concessioni in corso e prolungamento della linea da Pegli a Voltri nel Consiglio provinciale di Genova.* — Dopo lunga discussione, fu approvato ad unanimità della seduta del 3 corr. del Consiglio Provinciale di Genova il seguente *Ordine del giorno:* « Il Consiglio dà facoltà alla Deputazione Provinciale di stipulare in modo definitivo la convenzione colla Compagnia Concessionaria dei Tramwais Genova, Pegli, Voltri; e d'introdurvi le varianti suggerite ed accettate dalla Deputazione del Consiglio; e specialmente di inserire nella concessione medesima una clausola di riscatto che valga ad eliminare gl'inconvenienti derivati dalla troppo lunga concessione. Quando poi dentro un mese quest'accordo non possa aver luogo, il Consiglio autorizza la Deputazione Provinciale ad accordare il prolungamento della linea del tram da Pegli

a Voltri alle condizioni e per la durata della convenzione in corso ».

Per richiamo a precedenti notizie circa il *prolungamento della linea tramwiaria da Pegli a Voltri* vedi n. 12 del 1891, pag. 187.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Ordine del giorno per l'Assemblea generale del 25 corrente.* — Pubblichiamo l'Ordine del giorno per l'Assemblea generale di cui abbiamo già preannunciata la convocazione nel n. 22, pag. 343.

I signori azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all'Impresa Ferroviaria del Gottardo, sono convocati in assemblea generale ordinaria, che avrà luogo sabato 25 giugno 1892, nel Palazzo governativo del Cantone di Lucerna, alle 10 ant.

L'Ordine del giorno è il seguente:

1. Presentazione del 20° rapporto sulla gestione della Direzione del Consiglio d'Amministrazione, nonchè dei conti e del bilancio per il 1891;
2. Fissazione del dividendo da pagarsi per il 1891;
3. Nomina di 3 membri supplenti della Commissione di revisione dei conti.

I signori azionisti che desiderano intervenire a quest'Assemblea, o farsi rappresentare da altri azionisti, dovranno al più tardi 2 giorni prima dell'Assemblea generale, depositare le loro azioni presso la Cassa principale della Società a Lucerna od al più tardi 6 giorni prima dell'Assemblea generale presso i sotto indicati Uffici pagatori della Ferrovia del Gottardo o presso la Banca Germanica di cambio di Francoforte s|M, e presso altre Banche benevise alla Direzione, ed in cambio riceveranno i biglietti d'ingresso all'Assemblea generale.

Ferrovie Francesi. — *Per la ferrovia Nizza-Sospello.* — Annunciasi da Parigi che al Ministero della Guerra un'apposita Commissione tecnica sta attualmente studiando un progetto di strada ferrata tra Nizza e Sospello e che credesi che la Commissione concluderà per l'esecuzione della linea ferroviaria, i cui lavori comincerebbero ben presto.

Ricordiamo che di questa ferrovia, di somma importanza strategica, abbiamo già accennato fin dal n. 8 del 1891, pag. 125. Per richiamo poi ad altre linee francesi tendenti nel Nizzardo, nel Delfinato e nella Savoia alla nostra cerchia alpina vedasi il n. 14 del corrente anno, pag. 217.

Ferrovia Giura-Sempione. — *Il disastro di Mönchenstein nel Consiglio federale e nel Governo Cantonale di Basilea-Campagna.* — A complemento delle notizie date nel n. 9, pag. 137, riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese*:

« Il rapporto di gestione del Consiglio federale (Sezione del Dipartimento delle Poste e Ferrovie) si occupa estesamente del disastro di Mönchenstein. A proposito della causa della caduta del ponte, vi è detto: « In vista delle differenze che si manifestano fra le differenti perizie e considerando l'importanza della cosa, abbiamo creduto di far continuare le inchieste sia al mezzo degli organi del Dipartimento, sia ordinando una nuova perizia ». Ora, in una delle sue ultime sedute, il Consiglio federale si è occupato della designazione dei nuovi esperti e ben presto si sarà definitivamente provveduto.

« Come si sa, anche il governo di Basilea-Campagna non si è dichiarato soddisfatto della perizia presentata, ed ha designato il sig. ing Rothlisberger, in Torino, come esperto capo ».

Questi — aggiungiamo noi — è ingegnere capo degli studi della Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

Ferrovie Svizzere. — *Misure di sicurezza per le ferrovie.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 48 del 1891, pag. 767, ed in altri posteriori, aggiungiamo che il Consiglio federale ha preso una serie di decisioni per la sicurezza del servizio delle ferrovie. Tutti i treni di viaggiatori dovranno essere provvisti di freni continui ed automatici ad aria. Il Dipartimento fisserà a ciascuna Compagnia il numero delle locomotive che dovrà possedere, onde costituire una riserva sufficiente.

Le donne guardia-via non potranno essere tenute in servizio più di dodici ore.

Per i doppi binari, il Dipartimento delle strade ferrate è incaricato di fissare, d'accordo colle Compagnie, il termine per l'esecuzione dell'ordinanza già promulgata.

— *Domanda di concessione della ferrovia sul Rothstock.* — I signori Strub e Studer hanno domandato la concessione di una ferrovia che, diramandosi dalla linea del Wengernalp, raggiunge la cima dell'Eiger, all'altitudine di 3970 metri. Questa linea si decompone in un tronco ad ingranaggi, dal Wengernalp al Rothstock, ed in due tronchi funicolari facenti seguito. Questi due tronchi sarebbero in tunnel e seguirebbero la cresta ovest dell'Eiger, a poca profondità della superficie.

In tal modo, nel luogo ove si dovrà cambiare vagone si potranno installare delle stazioni donde i viaggiatori, a cui la rarefazione dell'aria sarebbe nociva, avrebbero un'idea del panorama della cima. I tamburri delle due funicolari sarebbero mossi dall'elettricità che produrrebbero delle macchine mosse dalla Lutschine.

Ferrovie Austriache. — *Confronto tra la nuova tariffa trasporti austriaca e l'ungherese.* — Circa la nuova tariffa per il trasporto delle merci sulle ferrovie dello Stato Austriaco, che entrerà in vigore il 1° luglio prossimo, abbiamo detto nei precedenti numeri, e citiamo all'uopo il 21, a pag. 330.

Vogliamo ora fare un breve confronto riassuntivo tra la nuova tariffa austriaca e l'attuale tariffa ungherese; e questo confronto riferiamo a 100 chilogrammi di merci e per kreuzer.

		A		B		C		Tariffa speciale		Tariffa straord.	
		Ung.	Austr.	Ung.	Austr.	Ung.	Austr.	Ung.	Austr.	Ung.	Austr.
5	km.	6	7	4	6	4	6	5	6	4	5
55	»	18	24	14	18	12	15	18	19	8	14
75	»	22	30	18	22	16	18	24	24	10	16
175	»	62	58	41	43	32	32	52	45	22	28
225	»	76	70	50	52	39	38	63	55	27	33
425	»	122	113	83	80	64	58	92	90	45	50
475	»	130	123	88	86	69	63	97	98	48	54
1,025	»	218	242	143	161	118	123	152	193	81	103

— *Opposizione all'attuazione delle nuove tariffe.* — A proposito, poi, della notizia da noi data nel precitato nostro n. 21, circa la presentazione del progetto al Consiglio delle ferrovie dello Stato, un telegramma da Vienna in data 30 maggio u. s. ha annunciato che da fonte autorevole assicuravasi che il Ministro del Commercio non terrà alcun conto del rigetto, per parte del Consiglio direttivo delle ferrovie di Stato, dell'aumento dei trasporti ferroviari.

L'aumento fu stabilito in seguito al *deficit* nel bilancio, ed è quindi un provvedimento finanziario a cui il Governo non può rinunciare.

Ferrovie Spagnuole. — *Il nuovo progetto di legge per le tariffe ferroviarie approvato dal Senato.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 16, pag. 249, aggiungiamo che il 19 scorso maggio il Senato ha approvato lo stesso Disegno di legge con voti 145 contro 40.

— *Nuova forma di pubblicità sui biglietti ferroviari.* — Il periodico *Los Transportes Ferreos* annuncia che la Compagnia delle ferrovie Tarragona-Barcellona-Francia ha fatto contratto con una Società di pubblicità per la fornitura di speciali biglietti per viaggiatori.

Questi biglietti avrebbero il formato degli attuali in cartoncino, ma avrebbero la forma di una piccola busta. Su una delle faccie di essa saranno impresse le consuete indicazioni; mentre l'interno della busta conterrà un foglietto per annunzi segnato da un numero d'ordine.

Per ogni serie di 100,000 biglietti si procederà all'estrazione a sorte di tre o quattro numeri, ai quali saranno attribuiti premi in denaro.

Ferrovie Greche. — *La Compagnia delle ferrovie della Tessaglia nel 1891.* — Riassumiamo, come per la *Pireo-Atene-Peloponneso* nel n. 20, pag. 312, i più importanti dati sull'esercizio 1891 delle ferrovie della Tessaglia.

I *prodotti lordi* complessivi nell'esercizio 1891 ammontarono a 1,632,025 dramme (1) contro dramme 1,148,087 nel 1890; le *spese di esercizio* furono nel 1891 di dramme 800,119 contro 742,776 nel 1890.

La *lunghezza media di esercizio* fu di chilometri 190 nel 1891.

Il *prodotto chilometrico annuale* del 1891 fu adunque di 8,000 dramme, mentre fu di dramme 5,628 nel 1890; con un aumento di dramme 2,372 a favore del 1891.

La *spesa chilometrica annuale* nel 1891 fu di dramme 3,922 contro 3,641 nel 1890; donde un aumento di dramme 281 nel 1891.

Il *rapporto tra la spesa ed i prodotti* è considerevolmente ribassato nel 1891 in confronto col 1890; in questo fu del 64.70 0|0, mentre nel 1891 fu del 49.03 soltanto.

Il *numero dei chilometri* di percorso è pure grandemente aumentato, da 275,721 nel 1890 a 332,160 nel 1891; il *tonnelllaggio* delle merci fu rispettivamente di tonnellate 13,499,509 e di tonnellate 17,858,783.

La *spesa d'impianto* alla fine del 1891 era di dramme 24,045,393.

Ferrovie Russe. — *Traffico dei viaggiatori e velocità dei treni.* — Sono notizie che riassumiamo dal *Mechanical World.*

Su 296 linee principali, di cui la più lunga misura 1500 miglia: su 6 soltanto ottiensi una velocità di oltre 26 miglia con un massimo di 28; per 5 la velocità varia tra i 23 ed i 26 miglia; su 56 da 20 a 23 miglia; su 99 da 16 a 20; su 107 da 13 a 16; su 23 la velocità è inferiore a 13 miglia.

Il numero dei viaggiatori, poi, in Russia non oltrepassò i 43 milioni nel 1888.

La lunghezza totale delle strade ferrate in Russia è di circa 18,000 miglia.

Per più minute notizie sulle Ferrovie Russe, dello Stato e di private Compagnie nel 1891, vedi n. 21, pag. 330.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — *Progetto esecutivo per la sistemazione della sponda sinistra del Tevere urbano tra il fosso della Rondinella e il nuovo porto fluviale.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto esecutivo per la sistemazione della sponda sinistra del Tevere urbano fra il fosso della Rondinella e il nuovo Porto fluviale, in vicinanza del ponte Margherita (lunghezza metri 1508.10), con argine imbasato in parte per fondazione ad aria compressa e retroposto collettore.

L'ammontare complessivo dei proposti lavori è di lire 3,610,000, delle quali L. 2,841,847.72 a base d'asta, lire 430,168.23 per espropriazioni, il restante per imprevisti, direzione e sorveglianza.

Commissione permanente per la Direzione dei servizi del Porto di Genova. — *Adunanza del 31 maggio u. s.* — La Commissione si riunì il 31 maggio sotto la presidenza del Prefetto e prese le seguenti deliberazioni:

Approvò con alcune modificazioni la convenzione colla Società anonima Deferrari-Galliera per la distribuzione dell'acqua potabile alle navi e per l'uso delle bocche d'acqua in caso d'incendio nel Porto.

Deliberò l'attuazione di speciali misure di vigilanza per impedire la pesca abusiva colla dinamite ed altri abusi intorno alle opere del Porto.

Deliberò di far premure all'Amministrazione municipale di Genova per la sollecita demolizione del casotto ai piedi della rampa di San Giovanni.

Sulla domanda della Camera di Commercio espresse un voto perchè il Ministero dei Lavori Pubblici autorizzi l'esecuzione dei lavori necessari per l'impianto di una terza macchina rifluitrice nell'officina idraulica del Porto.

Deliberò l'aumento del numero delle fontanelle per uso degli operai nella periferia del Porto.

Iniziò la trattazione della questione relativa ai Caravana di dogana ed ai facchini liberi del Porto, rinviando alla prossima seduta ogni deliberazione in proposito.

Fallimento della Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — A complemento di quanto abbiamo annunciato nel n. 21, pag. 331, circa la ripresa delle trattative colla Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni per la vendita alla stessa dello Stabilimento Tardy e Benech — con aggiunta di altre notizie nelle « Informazioni » del n. 22, pag. 340 — riportiamo da una corrispondenza da Savona, in data 31 maggio u. s., al *Secolo XIX* di Genova:

« L'acquisto di questo Stabilimento importante da parte delle Acciaierie di Terni è un fatto compiuto, ed il curatore della fallita, il cav. Marina, ha mandato una circolare ai creditori, dalla quale stralcio quanto segue:

Le trattative per la vendita sono ormai concluse; e le adesioni dei creditori per rendere valido il concordato stato proposto nell'adunanza tenutasi il 22 aprile p. p. cioè « cessione dell'attivo sociale alla massa dei creditori affinchè lo liquidi nell'interesse comune » hanno quasi raggiunte le maggioranze richieste dalla legge.

E poichè ottenendosi codesto risultato, sarà possibile di fare quanto prima un riparto ai creditori, così, mentre mi permetto di sollecitare quelli fra essi che ancora non l'hanno trasmessa, di farmi pervenire la loro adesione, ottempero alle prescrizioni della legge, informando tutti gli interessati; che a seguito di mio ricorso, l'ill.mo sig. Giudice delegato alla procedura di questo fallimento, con le sue ordinanze delli 22 e 27 corrente mese:

1. Ha prorogato a tutto il giorno 11 del p. v. giugno il termine che spirava il 22 corr. per raccogliere le adesioni del detto concordato.

2. Ha convocata l'adunanza generale dei creditori pel giorno 6 del p. v. giugno alle ore 10 ant. in altra delle sale del Tribunale, allo scopo:

a) di nominare la commissione dei creditori incaricata, fra altro, della liquidazione dell'attivo, sì e come è stabilito dalla suddetta proposta di concordato, e che è trascritta a tergo della presente.

b) Di esprimere il voto intorno alla convenienza di una nuova transazione coi creditori per obbligazioni, resa necessaria dalle mutate condizioni di vendita dello stabilimento, la quale transazione avrebbe, fra gli altri patti, quello dell'obbligo da parte dei creditori per obbligazioni di lasciare anticipare — mediante prelievi sui fondi ad essi spettanti sul realizzo dell'attivo mobiliare — le somme che saranno necessarie per completare l'importo d'un pagamento (da effettuarsi 15 giorni dopo il passaggio in giudicato della sentenza omologativa del suddetto concordato) in ragione del 30 0|0 ai creditori chirografari « non obbligazionisti » i quali entro il mese di giugno p. v. avranno dichiarato di accettarlo in corrispettivo della cessione agli obbligazionisti stessi, di ogni loro ragione, diritto ed azione sull'attivo stato ceduto alla massa ».

Porto di Trieste. — *Commercio e navigazione nel 1891.* — Per l'anno 1890, con richiamo a precedenti anni, pubblicammo cenni statistici riassuntivi nel n. 22, pag. 343; riassumiamo ora i più importanti dati circa l'anno 1891, togliendoli dalla Relazione della Deputazione di Borsa della

(1) La dramma vale L. 0.93.

città di Trieste sul movimento marittimo del porto di Trieste nell'anno stesso.

Nel 1891 approdarono nel porto di Trieste 7835 navi con un tonnellaggio di tonn. 1,474,865. Di queste navi 6022 erano cariche, 1813 vuote. Delle prime 3506 erano a vela, 2516 a vapore; delle seconde, a vapore 1047, a vela 766.

Tra queste navi primeggia la bandiera austro-ungarica, con un totale di 5675 navi, di cui 2738 a vela e 2937 a vapore e un tonnellaggio di tonn. 834,518. Le navi italiane entrate nel porto di Trieste toccarono la cifra di 1683, non raggiunta, nè avvicinata da alcuna altra bandiera.

Di esse 1349 cariche (1070 a vela, 279 a vapore) e 334 scariche (331 a vela e 3 a vapore).

Nel 1890 il numero totale delle navi approdate a Trieste fu un poco superiore, avendo toccato quel porto 7873 bastimenti.

Anche il numero delle navi italiane, entrate nel porto di Trieste nel 1890, fu un po' superiore a quello dei bastimenti approdativi nel 1891, avendo raggiunto la cifra di 1715.

Il tonnellaggio però fu superiore a quello del 1890, perchè mentre le navi approdate a Trieste nel 1890 ebbero un tonnellaggio complessivo di tonn. 1,471,464, nel 1891 si raggiunse la cifra di tonn. 1,474,865.

Del pari le navi italiane entrate in quel porto avevano nel 1890 un tonnellaggio di tonn. 281,456, nel 1891 invece crebbe a tonn. 285,857.

I navigli usciti dal porto di Trieste furono nel 1891 in numero di 7785, di cui 4243 a vela e 3542 a vapore. Dei primi 2893 con carico e 1350 senza; dei secondi, 3058 carichi e 484 vuoti.

Nel 1890 il numero delle navi uscite fu superiore alquanto, avendo raggiunto il numero di 7856.

Il tonnellaggio del 1890, però, fu inferiore a quello del 1891, essendo stato rispettivamente di tonn. 1,457,174 e 1,478,180.

Delle navi uscite 5630 erano con bandiera austro-ungarica e con un tonnellaggio di tonn. 834,127; 1675 erano italiane (1390 a vela e 285 a vapore) con un tonnellaggio complessivo di tonn. 288,996.

Nel 1890 le navi nostre erano state 1730, ma il tonnellaggio era stato inferiore, non avendo raggiunto che tonnellate 278,869.

Dei navigli approdati a Trieste nel 1891, provenivano dall'Italia 1675 con tonn. 329,985. Di quelli usciti approdarono a porti italiani 1649 con tonn. 368,402.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Acquisto di n. 20,000 chiavarde di ferro da mm. 20 per armamento, modello meridionale, da m. 6.

Rete Mediterranea. — L. 46,000, pei lavori di ripristino dell'argine sinistro a monte del ponte sul Ticino presso Buffalora, nella linea Torino-Milano;

L. 17,820, pei lavori di consolidamento dell'argine ferroviario tra le progressive 149.539.34 e 149.601.34 della linea Sampierdarena-confine francese, nella tratta fra Ventimiglia ed il confine;

L. 17,440, pei lavori di ricostruzione del ponte secondo di Pietralata, situato al chilom. 301.356.35 della linea Cecina-Volterra (tronco Casino di Terra-Ponte Ginori);

L. 10,800, per la costruzione di una casa cantoniera al chilometro 128.800 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro;

L. 8500, per la esecuzione di lavori di parziale riordino della officina di Milano P. N.

Rete Sicula. — L. 607,941.78 *, progetto modificato per i lavori di ampliamento delle officine di riparazione delle locomotive in *stazione di Messina;*

L. 11,216, per l'ampliamento a 2 metri di luce del manufatto al chilometro 149.803.68 da Palermo della linea Bicocca-Santa Caterina, col relativo cunettone a valle.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia. — L. 114,400, progetto per l'esecuzione di lavori di consolidamento del tratto di ferrovia compreso fra le progressive 3650 e 3900 del tronco Ghiare-Ostia.

Genio civile di Catanzaro. — L. 300.000 *, per opere di rimboschimento e di imbrigliamento di torrenti superiormente alle *linee Catanzaro-Santa Eufemia.*

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia-Iseo. — *Fabbisogno * del materiale metallico* occorrente per l'armamento del 6° tronco Viadana-San Zeno.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 12,500 pei lavori di sistemazione del torrente Sponiti al kilom. 222.048, della linea Eboli-Metaponto fra le stazioni Salandra-Grottole e Ferrandina.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di sistemazione del torrente Sponiti al kilom. 222.048 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Salandra-Grottole e Ferrandina. Importo L. 12.000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 giugno and., ore 10 ant.;

Lavori di costruzione del viadotto in muratura presso il Fosso detto Acquafetente, fra le stazioni di Ascea e Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco). Importo L. 170,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 giugno and., ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici — (23 giugno, ore 10 ant.). — *Appalto ed unico incanto* *, per fornitura e posa in opera di meccanismi fissi, ecc., per armamento delle stazioni del *tronco-Casarza-Spilimbergo* della *linea Casarza-Spilimbergo-Gemona.*

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Provvista di ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, per l'armamento del *tronco da Celle a Castrocucco della linea Battipaglia-Castrocucco,* in due lotti (V. « Informazioni » del n. 20, pag. 309):

1° lotto, col ribasso del 2.10 0|0 alla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente. Concorse anche coll'1.55 0|0 la Ditta Tassara Filippo e figli;

2° lotto, col ribasso del 5.01 0|0 alla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. Concorse anche col 4.05 0|0 la Ditta De Michelis Luigi.

— Fornitura di 20 scambi, ecc. per la *stazione di Saluzzo* (V. « Informazioni » del n. 21, pag. 327) alla Società delle Officine di Savigliano col ribasso del 21.60.

Rete Adriatica. — Appalto a licitazione privata di lavori di completamento del tronco Adria-Loreo della ferrovia Adria-Chioggia, alla Ditta Forzato Antonio col ribasso del 18.25 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 corrente). — Oleificio Pavese di N. Rizei, di Pavia, per fornitura di chilog. 50,000 di olio di lino cotto;

Castel e Latta, di Glascow, per fornitura di chilog. 215,000 di ghisa Eglinton e Hematite Bessemer;

Befana, C. Carloni e C., di Milano, per fornitura di chilogrammi 50,000 circa di ghisa fusa greggia;

Confalonieri Pasquale, di Milano, per fornitura dei serramenti pei fabbricati del tronco Campoligure-Ovada;

Bisio Andrea, di Mondovì, per l'appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione pavimento del magazzino merci in stazione di Mondovì.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Sanremo (8 giugno, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla sistemazione della parte alta della città. Importo L. 56,900. Cauz. provv. L. 3000. Fatali 15 giugno, ore 12 merid.

Municipio di Noto (15 giugno, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di lastricamento del Corso Vittorio Emanuele. Importo L. 54,000. Cauz. provv. L. 5000. Fatali 30 giugno, ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (17 giugno, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di scavo dei canali secondari della Laguna Veneta dalla data della consegna a tutto il 30 giugno 1899. Importo lire 1,110,360. Cauz. provv. L. 55,000. Cauz. def. L. 73,500.

Prefettura di Pesaro e Urbino (18 giugno, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto di riduzione a sistema cubicolare del Riformatorio già costruito nell'ex-Convento delle Bastarde in Urbino. Importo L. 76,170. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta. — 18 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dei canali della bonifica in destra del Volturno pel quadriennio 1892-1896. Imp. complessivo L. 133,257.14. Cauzione provv. L. 3000. Cauzione definitiva L. 17.000. Fatali a giorni 15.

— (18 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di serie n. 81, compreso fra la provinciale di Fondi e la Sella Quercia del Monaco (mt. 5601). Importo ridotto L. 80,122.59 (Vedi n. 15 e 20.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova — (15 giugno, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 50 di **litantrace** magro a L. 40. Cauz. L. 2000. Consegna a giorni 40.

— (17 giugno). — Fornitura di kg. 30,000di **carbone** di quercia a L. 0.10. Cauz. L. 300. Consegna a giorni 30.

— (21 giugno) — Fornitura di kg. 3000 di **rame** in filo sagomato, lettera R. Importo L. 5400. Cauz. L. 540. Consegna a giorni 30.

Spagna. — *Direzione Generale dei Lavori Pubblici a Madrid.* — (2 luglio, ore 1 pom.). — Fornitura di **travate metalliche** per ponti sui fiumi Sanahuja e Lianera. Importo fr. 30,252. Cauzione fr. 1600.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società metallurgica italiana, Livorno, tubi di rame. L. 4475.25;

Stewart et Clydesdale. Glasgow, tubi di ferro. L. 17,500;

Giovanni Ansaldo e C., Sampierdarena, 43 valvole d'intercettazione del vapore, L. 4700;

Società fratelli Leoni, Genova, pittura sottomarina, L. 175,000;

Società metallurgica italiana, Livorno, tubi di ottone, L. 3821.50;

Beretta Sciaccaluga, Venezia, aste di frassino americano per remi, L. 1781.26.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

16 giugno. — **Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11 ant. nella sede sociale in Bologna.

18 giugno. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale, in seconda convocazione, per le ore 1 pom. nella sede sociale.

19 giugno. — **Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria a Milano nella sede sociale.

25 giugno. — **Ferrovia del Gottardo.** — Assemblea generale ordinaria alle ore 10 ant. nel Palazzo governativo del Cantone di Lucerna (Vedi « Notizie ferroviarie estere » di questo numero).

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

15 giugno. — **Società di Monteponi.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 1|2 pom. nella sede sociale in Torino.

21 giugno. — **Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1|2 p. nella sede della Società.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Dal 1° luglio pagherassi un 2° acconto sul dividendo 1891-92 in L. 12.50 (Vedi *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Tramways a vapore delle provincie di Verona e Vicenza. — Elenco delle obbligazioni sorteggiate nel 1887 e rimborsabili dal 1° giugno 1892 in fr. 250 e L. 250 in una obbligazione di godimento:

59	184	601	691	847	922	1098
1183	1401	1440	1641	1855	1963	1988
2109	2473	2913	3034	3307	3324	3463
3469	3482	3519	3712	3715	3761	2152

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 28	Giugno 4
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 658	670
» » Mediterranee	» 520	521.50
» » Sicule	» 580	580
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 300	300
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546	546.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 284	278
» » Novara-Seregno	» —	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	313.50
» » » 2ª emiss.	» 302	296.50
» » Centrale Toscana	» 495	493.50
» » Mediterranee 4 0|0	» 430	431.50
» » Meridionali	» 304	303.75
» » Sarde, serie *A*	» 302.50	302
» » » serie *B*	» 303.50	303
» » » 1879	» 295	297
» » Pontebba	» 459	459
» » Nord-Milano	» 257	256.50
» » Meridionali Austriache	» 319	318.75
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.25

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano

Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società avendo, nella seduta del 24 maggio u. s., deliberato di pagare un secondo acconto sul dividendo 1891-92 nella misura di L. 12.50 per azione, si avvertono i possessori delle 360,000 azioni sociali che il detto acconto è pagabile, a datare dal 1° luglio p. v., presso le solite Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola N. 13.

Milano, 3 giugno 1892. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 14ª Decade — dall'11 al 20 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	973.386 58	60.602 80	309.965 66	1.293.291 91	9.768 78	2.647.015 17	4.204 00
1891	1.027.548 34	51.129 05	306.731 16	1.298.138 62	10.576 85	2.69 4.124 02	4.204 00
Differenze nel 1892	— 54.161 76	+ 9.473 75	+ 3.234 50	— 4.846 71	— 808 07	— 47.108 29	—
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	12.094.120 04	609.989 27	3.603.337 17	17.286.737 86	153.339 83	33.747.524 17	4.204 00
1891	12.650.812 19	614.630 89	3.746.525 54	17.513.305 79	154.353 27	34.679.627 68	4.204 00
Differenze nel 1892	— 556.692 15	— 4.641 62	— 143.188 37	— 226.567 93	— 1.013 44	— 932.103 51	—

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	55.310 08	1.259 20	17.563 80	82.021 66	998 70	157.153 44	1.018 00
1891	61.733 40	1.286 20	17.914 40	84.162 05	1.023 62	166.119 67	995 00
Differenze nel 1892	— 6.423 32	— 27 00	— 850 60	— 2.140 39	— 24 92	— 8.966 23	+ 23 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	680.791 62	15.829 73	212.041 78	1.218.105 87	13.270 70	2.140.039 70	1.018 00
1891	712.044 86	16.158 58	213.807 37	1.217.346 80	14.155 78	2.173.513 39	995 00
Differenze nel 1892	— 31.253 24	— 328 85	— 1.765 59	+ 759 07	— 885 08	— 33.473 69	+ 23 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	536 99	550 15	— 13 16
riassuntivo	6.872 38	7.088 50	— 216 12

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	4.537 15	5.927 40	— 1.390 25	49.186 60	45.566 95	+ 3.619 65
Merci	637 10	769 75	— 132 65	9.317 55	10.344 45	— 1.026 90
Prodotti indiretti	— -	— —	— —	3.143 75	3.373 53	— 229 78
Totali	5.174 25	6.697 15	— 1.522 90	61.647 90	56.284 93	+ 2.362 97

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Maggio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.058.25	10.413.70	1.168.05	885.65	2.661.10	3.415.30	5.083.75	3.425.85	1.550.40	4.572.70	2.246.90	1.280.90
Bagagli e Cani	66.70	232.35	34.85	3.65	63.10	2.00	29.10	54.90	34.90	22.80	28.90	7.95
Merci a G. V. e P. V. Accel.	498.55	1.981.75	130.25	186.00	343.60	66.10	138.50	435.80	255.35	550.10	228.25	31.10
Merci a P. V.	4.398.05	5.799.05	881.95	2,742.90	1.509.95	44.65	3.200.30	1.784.95	1.274.35	2.397.50	971.40	289.65
Totali	8.021.55	18.426.85	2.215.10	3.818.20	4 577.75	3,528.05	8.446.65	5.701.50	3.115.00	7.543.10	3.475.45	1,609.60

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MARZO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità	9,543.05	26,329.35	13,240.75	21,444.55	2,593.95	1,375.25	898.00	5,572.80
Piccola Velocità	366.65	9,770.31	11,245.90	28,216.61	497.20	18.00	247.05	213.05
Totali	9,909.70	36,099.66	24,486.65	49,661.16	3,091.15	1,393.25	1,145.05	5,785.85

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

32ª Decade — Dall'11 al 20 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

Anni	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	Totale	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	115.163 00	1.603 00	8.860 00	101.549 00	2.663 00	229 838 00	609 00	377 40
1891	98.153 79	2.092 28	9.484 91	91.285 10	3.255 08	204.271 16	609 00	335 42
Differenza nel 1892	+ 17.009 21	— 489 28	— 624 91	+ 10.263 90	— 592 08	+ 25.566 84	»	+ 41 98
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 MAGGIO 1892					
1891-92	3.265.427 00	76.718 00	344.720 00	3.718 972 00	33.993 00	7.439.830 00	609 00	12 216 47
1890-91	2.904.055 96	62.701 86	326.638 48	3.678.079 09	30.075 66	7.001.551 05	609 00	11.496 80
Differenza nel 1892	+ 361.371 04	+ 14.016 14	+ 18 081 52	+ 40.892 91	+ 3.917 34	+ 438.278 95	»	+ 719 67

RETE COMPLEMENTARE

Anni	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	Totale	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	21.189 00	142 00	937 00	4.675 00	68 00	27.011 00	237	113 97
1891	13.973 01	132 08	864 31	4.885 75	35 85	19.891 00	162	122 78
Differenza nel 1892	+ 7.215 99	+ 9 92	+ 72 69	— 210 75	+ 32 15	+ 7.120 00	+ 75	— 8 81
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 MAGGIO 1892					
1891-92	562.732 00	4.945 00	35.913 00	212.924 00	3.779 00	820.293 00	200	4.101 47
1890-91	431.361 13	3.548 32	28.761 97	184.018 89	1.318 72	649.009 03	131	4.954 27
Differenza nel 1892	+ 131.370 87	+ 1.396 68	+ 7.151 03	+ 28.905 11	+ 2.460 28	+ 171.283 97	+ 69	— 852 80

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	181 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	(*) 11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime	*Déjeun.*							
(ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo . . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.	Club-Train 1a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.		6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun. 1. 2. cl.		*Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars:
- da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.
- da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 11 Giugno 1892. NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° maggio 1892 (1).

BINARIO DI DIRAMAZIONE AL PORTO DI SIRACUSA.

In media per ogni giorno hanno lavorato 109 operai con 14 carri e 4 barche.

Binario di diramazione: I lavori attinenti al binario di diramazione dalla stazione al Porto sono quasi tutti ultimati; non mancano che pochi finimenti ed alcuni tratti di cunetta nel corpo stradale; la sistemazione delle deviazioni a monte ed a valle degli acquedotti e la chiusura dei passaggi a livello. Sono altresì ultimati i *fabbricati* della stazione al Porto, meno una garetta. Nei fabbricati stessi manca la pavimentazione e la coloritura.

Banchina: Completati del tutto nel mese di aprile gli scavi subacquei e la banchina; non mancano che 30 m. l. di basolato e la posizione in opera di 3 colonne d'ormeggio. Occorre altresì un riempimento di circa 1000 m. c. pel completamento del piazzale della stazione marittima, nel quale si è inoltre per 1|3 circa della superficie totale eseguito l'inghiaiamento. Per mancanza di rotaie non si è potuto eseguire l'armamento di tutto il piazzale. Sono in corso di collocamento le piattaforme girevoli.

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

Nel mese di aprile si ebbe presente nei cantieri una forza media di 1200 operai coi relativi mezzi di trasporto.

Ultimati su tutta la linea i *movimenti di materie* per la formazione del corpo stradale, nonchè le *opere d'arte*, le *gallerie* ed i *fabbricati;* non rimane in questi ultimi che da completare la posa in opera dei serramenti, eseguita nel 1° e nel 2° tronco (Scordia-Militello e Militello-Vizzini); per una metà nel 3° (Vizzini-Grammichele), e appena cominciata nel 4° ed ultimo tronco (Grammichele-Caltagirone).

Anche le *stazioni* e *fermate* trovansi compiute coi rispettivi pavimenti: debbonsi tuttavia collocare i serramenti ed ultimare alcuni lavori di finimento.

I *passaggi a livello* sono tutti sistemati e provvisti di chiusure con sbarre girevoli. I *lavori di consolidamento,* tranne piccoli finimenti, sono ultimati; ed ultimate sono altresì le sistemazioni di strade e di corsi d'acqua. Le *chiusure delle linee* sono complete nel 1° e nel 2° tronco per circa un terzo fra Vizzini e Grammichele e si procede al loro completamento nel rimanente della linea.

L'*armamento* è al completo, compresa la stazione di Caltagirone. La livellazione del ferro è ultimata fino a 2 chilometri oltre la stazione di Grammichele, e la sistemazione delle banchine è eseguita nel 1° e nel 2° tronco e per 6 chilometri del terzo. I *meccanismi fissi* sono tutti in opera, tranne i segnali a disco, che però trovansi già sul sito di impiego. Lungo la linea avvi una provvista di ghiaia di m. c. 17,000, che va trasportandosi con treni materiali lungo il 4° tronco per il completamento della massicciata.

LINEA NOTO-LICATA.

Di questa linea sono già aperti all'esercizio i due tratti Noto-Modica e Terranova-Licata; per cui le notizie che seguono si riferiscono alla **tratta Modica-Terranova.**

La forza impiegata in aprile fu la seguente: operai numero totale 31,160, media giornaliera di 1080; carri N. 1970, con una media di 70; bestie da soma N. 1260, con una media di 47.

Movimenti di terra: Le trincee sono ultimate e compiuti altresì sono tutti i rilevati. Ora si lavora al completamento dei rivestimenti delle scarpate tuttavia necessari ed alla regolarizzazione del piano di piattaforma.

Opere d'arte: È ultimato il montaggio delle travate metalliche del ponte sul Durillo, nel tronco Vittoria-Terranova: in tutte le opere d'arte speciali sono al completo le murature e restano solo da collocarsi i parapetti metallici e da eseguire piccoli lavori di finimento. I manufatti minori sono anch'essi ultimati, meno un cavalcavia nel tronco Ragusa-Vittoria: trovasi poi in corso la ponitura in opera delle piccole travate metalliche lungo il tronco medesimo.

Stazioni e fermate: Nelle stazioni e fermate sono in corso i lavori di finimento dei fabbricati e debbono tuttavia essere collocati i meccanismi fissi.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° aprile 1892* nel n. 19.

Case cantoniere: Le case cantoniere possono ritenersi ultimate, non mancandovi che i serramenti e le coloriture: debbono però ancora essere costruiti i forni da pane annessi alle case stesse.

Passaggi a livello: Sono quasi tutti ultimati: mancano l'inghiaiamento e la sistemazione.

Gallerie: Le gallerie sono in numero di 22, della lunghezza complessiva di m. 8179. Sono già perforate in piccola sezione, e della grande sezione sono già eseguiti metri 7824: molto avanzate sono anche le murature di rivestimento della calotta e dei piedritti.

Lavori diversi: Si lavora: al completamento delle cunette e dei fossi di guardia, alla sistemazione delle scarpate ed alla chiusura della linea.

Armamento: Il pietrisco pel primo strato della massicciata è già in deposito sulla piattaforma stradale di quasi tutta la tratta Modica-Terranova. Si hanno inoltre forti depositi lungo la linea pel completamento della massicciata stessa. Sono arrivati a Licata e vennero trasportati a Terranova i materiali minuti per l'armamento del tronco Terranova-Vittoria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale
del 28 maggio 1892

Al *sunto delle deliberazioni dell'Assemblea* stessa — pubblicato nelle « Informazioni » del n. 23, pag. 357 — facciamo seguire, come di consueto, il *testo della Relazione del Consiglio d'Amministrazione*.

Signori,

I risultati dell'esercizio dell'anno 1891, date le condizioni economiche del paese, possono dirsi soddisfacenti. Le costruzioni delle nuove linee a noi concesse colla Legge 20 luglio 1888 progredirono regolarmente e saranno compiute nei termini prescritti dal contratto di concessione. Il 1° agosto dell'anno passato fu attivato il tronco Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello, e il 1° agosto prossimo si attiverà il tronco successivo Rapolla Lavello-Gioia del Colle; seguiranno le aperture dei tronchi Rocchetta Melfi-Rionero il 20 agosto e Solmona-Canzano il 18 settembre; cosicchè prima della fine del corrente esercizio ben 190 dei 441 chilometri che formano la nuova nostra Rete saranno regolarmente attivati. Oltre ai 190 chilometri predetti si aprirà prossimamente il tronco Lecco-Bellano della lunghezza di 25 chilometri a rischio e vantaggio della Società pel tempo a decorrere prima della scadenza dei termini legali stabiliti per la sua attivazione, e per la decorrenza della relativa sovvenzione. Le costruzioni solidamente eseguite saranno con poca spesa mantenute in buono stato. Le liquidazioni dei lavori ultimati sono già incominciate e proseguono con affidamento di buoni risultati finali.

Pel passaggio alla rete principale dei tronchi Faenza-Marradi e Cineto Romano-Solmona, i prodotti della Rete complementare scemarono di L. 452,581.02, ma aumentarono quelli della rete principale di L. 886,906.97 con un residuo aumento per le Reti riunite di L. 434,325.95.

Nei primi mesi del corrente esercizio constatiamo una leggera depressione nei prodotti, che abbiamo ragione di sperare sarà compensata nei mesi venturi. I trattati di commercio — testè conchiusi dal Governo — avranno infatti a nostro avviso non lieve influenza sulla esportazione dei prodotti agricoli dei quali sono ricche le Provincie percorse dalla Rete Adriatica, e noi ci apparecchiamo a trarne tutto il possibile profitto. La lunga durata di quei trattati permetterà ai nostri abili ed attivi esportatori di estendere considerevolmente i loro commerci e noi li aiuteremo, certi di fare l'interesse della Società e quello del Paese.

Le spese di esercizio si mantennero nei limiti delle previsioni. Per l'ultimazione dei lavori straordinari autorizzati sulle linee in esercizio colla Legge 30 dicembre 1888 diminuiranno i proventi in rimborso di spese, ma si ridurranno in proporzione le spese corrispondenti, cosicchè non ne avrà danno il bilancio generale della Società.

I risultati dello scorso esercizio, compresa la gestione del patrimonio privato, ci permettono di distribuirvi il dividendo di L. 36 per azione, come avete già percepito nei quattro anni precedenti, e che speriamo vi sarà continuato.

Nella nostra sollecitudine per la buona gestione dell'azienda sociale, ci preoccupiamo di migliorare la sorte del nostro personale, e a tale effetto il Consiglio, oltre quello che ha già fatto negli anni antecedenti ha stanziato recentemente la somma di L. 650,000 con applicazione dal 1° gennaio dell'anno in corso.

Esposti per sommi capi i risultati principali delle costruzioni e dell'esercizio, passeremo senz'altro a farvene conoscere i particolari. Prima però di entrare in questo esame dobbiamo ricordare con sincero rammarico la perdita fatta di due provetti e benemeriti Consiglieri, e del Vice-Direttore generale della nostra Società.

Il generale Vincenzo Ricasoli, dopo aver servito la patria sui campi di battaglia, sostituì presso di noi l'illustre suo fratello barone Bettino. Prese assidua parte ai lavori del Consiglio. Colto quanto modesto, egli era caro ai suoi colleghi e da tutti amato e rispettato.

L'avvocato Ambrogio Trezzi, distinto magistrato, appartenne al Parlamento nei primi anni del Risorgimento italiano. Entrato a far parte della Società fin dalla sua creazione, erano apprezzati i suoi consigli, dettati unicamente dal vivissimo interesse ch'egli portava al buon andamento della nostra Amministrazione.

Approvata per legge la costituzione della Rete Adriatica, il comm. Callisto Bertina, già Direttore delle ferrovie Romane, dedicò la sua esperienza, le vaste sue cognizioni, tutta la sua attività a vantaggio della nostra Amministrazione ove egli era amato e rispettato per la rettitudine del carattere e l'affabilità dei modi.

Interpreti dei vostri sentimenti, noi rendiamo omaggio alla memoria di questi tre benemeriti nostri collaboratori, e deploriamo ci sia venuta a mancare la preziosa ed intelligente loro cooperazione.

I. — Situazione finanziaria.

Le somme realizzate dalla Società a tutto il 31 dicembre 1890 sono le seguenti:

Capitale in azioni:			
Antica emiss. in circolazione	L. 98,115,000		
estinte	» 1,885,000	L. 100,000,000 —
Emiss. 1881 in circolazione	» 49,490,000		
estinte	» 510,000	» 50,000,000 —
Emiss. 1885 in circolazione	» 29,785,000		
estinte	» 215,000	» 30,000,000 —
Emiss. 1889 in circolazione	» 29,885,000		
estinte	» 115,000	» 30,000,000 —
60,000 azioni a matrice delle quali se ne considerano sorteggiate 1070, per un importo di L. 535,000		» 30,000,000 —
Residui attivi al 30 giugno 1885, di esclusiva proprietà degli azionisti:		
Avanzo utili non distribuiti, come dal bilancio dell'esercizio 1890	L. 12,323,311.09	
Fondo di riserva statutario alla data suindicata, aumentato dei prelievi fatti per il titolo stesso sugl'interessi ottenuti dall'impiego di questo capitale	» 3,100,468.22	» 15,835,858.71
Fondo per ammortizzazione delle azioni a matrice, aumentato del relativo interesse dal 1° luglio 1885 in poi	» 412,079.40	
Sussidio dello Stato in lavori		» 10,000,000 —
Sussidio dello Stato in beni demaniali		» 10,000,000 —

Concorso dello Stato per rimborso parziale spese di costruzione delle linee di nuova concessione (art. 9, Convenzione 20 giugno 1888) . .		L. 5,517.200 —
Prestiti diversi:		
N. 1,524,252 obbligazioni sociali in circolazione . . L. 370,388,890.74		
» 61,520 obbligazioni sociali estinte » 14,137,447.72		
	384,526,338.46	
» 65,325 buoni trentennari in circolazione . » 24,846,528.55		
» buoni trentennari estinti . . . » 529,627.75		
» 64,739 buoni trentennari estinti, il cui importo è stato convertito in obbligazioni sociali a lunga scadenza . » —		
	25,376,156.30	
N. 6288 obbligazioni De Rothschild estinte . . . . L.	1,690,650 —	
» 2430 obbligazioni Del Gas estinte . . . . . . »	495,975 —	
» 830 buoni Bayard . . »	250,500 —	
		» 412,339,619.76

Aggiungendo ancora:

Cedole scadute e titoli sorteggiati non ancora presentati al pagamento	» 8,162,390.60
Creditori diversi	» 87,421,848.25
Gestione esercizio linee Calabro-Sicule, al 30 giugno 1885, in conto liquidazione . . .	» 25,546,788.52
Riserva statutaria dal 1° luglio 1885 . . .	» 1,348,212.59
Riserva straordinaria	» 900,000.—
Liquidazione generale	» 5,192,963.12
Si avrà un totale	L. 822,264,881.55

Le spese per le costruzioni eseguite dalla Società, l'importo materiale fisso e mobile, degli approvvigionamenti e delle scorte nei magazzini sociali, come pure le spese di fondazione da ammortizzare in . L.	694,188,379.36	
L'ammontare del titolo debitori diversi in . . . . . »	75,230,054.15	
L'importo della gestione Calabro-Sicula in liquidazione . . »	25,192,376.08	
In totale		» 794,610,809.59
si avrà un disponibile di Cassa e Portafoglio, al 1° gennaio 1892, di		L. 27,654,071.96

Preventivo dell'esercizio 1892:

Attivo:

Sovvenzioni dello Stato a' termini dell'art. 7 del contratto di esercizio L.	32,061,000.00	
Sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione, articolo 9 della Convenzione 20 giugno 1888 . »	1,480,000.00	
Concorso dello Stato alle spese di costruzione delle linee di nuova concessione (annualità 3ª) . . . »	2,758,600.00	
Corrispettivo dovuto dallo Stato a' termini dell'art. 73 del capitolato di esercizio . . . . »	6,660,000.00	
Prodotto netto dell'esercizio . . »	3,500,000.00	
Incassi dipendenti dalla gestione dei fondi speciali . . . . . . »	5,000,000.00	
In totale . . . . »		51,459,600.00
Attività complessiva »		79,113,671.96

Passivo:

Imposte . . . . L.	2,500,000.00	
Servizio interessi ed ammortizzazione titoli . . . . »	41,000,000.00	
Approvvigionamenti corrispondenti all'importo di quelli ceduti allo Stato a' sensi del contratto di esercizio »	5,800.000.00	
Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società, già in esercizio e per la costruzione di quelle di nuova concessione . . . . »	17,000,000.00	
In totale . . . . »		66,300,000.00
Eccedenza di L.		12,813,671.96

II. — Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.

I lavori più importanti eseguiti nel 1891 furono i seguenti:

Sulle linee dello Stato, rete principale: rifacimento di binario per 3 chilometri e mezzo; risanamento della massicciata per circa 30,000 metri cubi; raddoppiamento del binario fra Orte e Chiusi; completamento degli impianti di apparecchi di sicurezza sul tronco Pistoia-Bologna e di meccanismi idraulici di sollevamento con costruzione di binari per le nuove banchine in stazione di Venezia; continuazione dell'ampliamento della stazione di Cremona e compimento di quella di Portonaccio; costruzione di una tettoia a Udine; nuovi impianti ed ampliamenti nelle stazioni di Pordenone, Terni, Altopascio, Pistoia e Bassano Teverina; rialzamenti di livelletta e consolidamenti di opere d'arte fra Pistoia e Pisa; impianto di condotte fra i rifornitori ed i fabbricati viaggiatori di Lodi e Codogno; e costruzione di nuovi cessi per gli uffici a Milano.

Sulle linee della Società: per sopperire ai grandi trasporti di uve e mosti, diversi lavori di ampliamento e specialmente impianti di nuovi binari in alcune stazioni delle Puglie (Ortanova, Nardò, Galatone, Galatina, Alezio, Foggia, Bari, Brindisi, San Pietro Vernotico, Squinzano, Trepuzzi), l'importo dei quali miglioramenti autorizzati dal Governo per accrescere la potenzialità delle stazioni dovrà far carico alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Si provvide inoltre nel 1891 alla continuazione dell'ampliamento del servizio merci a Trinitapoli; a consolidamenti vari fra Termoli e Benevento; all'impianto dei binari e meccanismi fissi nelle stazioni di Foggia e Brindisi, ed all'impianto e miglioramento del servizio d'acqua nelle stazioni di Piediluco, Apricena, Campobasso e Rimini.

Sulle linee complementari: risanamenti e ricarichi di massicciata per circa 28,000 metri cubi; opere varie di consolidamento e difesa sulle linee Ravenna-Rimini, Lugo-Massalombarda, Parma-Piadena, Colico-Sondrio, Teramo-Giulianova, Brescia-Iseo, Mestre-San Donà, Rovigo-Chioggia, Ponte San Pietro-Seregno; prolungamento e ricostruzione di gallerie sul tronco Avezzano-Solmona; ultimazione del binario indipendente Treviso-San Giuseppe per la linea di Belluno; nuovi impianti ed ampliamenti vari nelle stazioni di Attigliano, Fossato, Lucca, Tolentino, Macerata, Avezzano, Collarmele, Cerchio, Ascoli, Cavanella d'Adige, Castione, Talamone, Cornuda, Montebelluna, Bagni; impianti di apparecchi di sicurezza nella stazione di Cosio, al bivio di Colico, ed all'attraversamento della tramvia Monza-Carate colla ferrovia Ponte San Pietro-Seregno; miglioramenti per il servizio d'acqua nelle stazioni di Usmate, Belluno, San Severino, Castelraimondo, Ascoli Piceno ed Alfonsine; chiusura in muratura e con siepi delle linee Foggia-Manfredonia, Treviso-Cornuda, Montagnana-Legnago, Albacina-Matelica; applicazione dei cancelli di ferro ai passaggi a livello del tronco Tivoli-Cineto Romano; e costruzione di nuove case cantoniere, forni, pozzi e cisterne.

Fra le migliorie eseguite *in conto del primo fondo di riserva* meritano speciale menzione: le nuove scogliere sulle linee Foligno-Terni, Roma-Firenze e Foggia-Napoli; le opere di difesa contro l'Adige, il Piave e il Tagliamento; un argine contenitore del torrente Alanno presso la linea Pescara-

Terni; i muri di riparo contro gli ingombri di neve sulla Solmona-Roma; la ricostruzione delle armille a 25 arcate del gran ponte sulla laguna di Venezia; il prolungamento di galleria artificiale sulla linea Campobasso-Termoli; la formazione di 500 metri d'arco rovescio nella galleria di Cattolica; la costruzione di sei gallerie artificiali fra Udine e Pontebba e di cinque ponticelli fra Montesilvano e Castellamare Adriatico; l'impianto di quattro case di guardia e di vari pozzi e cisterne; oltre a numerosi altri consolidamenti, ripari e rinnovamenti di minore importanza.

III. — Costruzione delle nuove linee concesse alla nostra Società colla legge 20 luglio 1888.

A norma della convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888 fu aperto all'esercizio nel 1° agosto 1891 il primo tronco della linea *Rocchetta Melfi-Gioia del Colle* fino a Rapolla, lungo chilom. 23.

Nell'anno corrente scadono i termini per l'apertura di altri tronchi, e cioè: al 1° agosto pel restante della linea suddetta di chilom. 116.670; al 10 agosto pel primo tronco della linea *Rocchetta Melfi-Potenza* fino a Rionero, lungo chilom. 25.600, ed al 18 settembre pel primo tronco della *Solmona-Isernia* fino a Canzano, lungo chilom. 25 780; insieme 168 chilometri.

I lavori di questi tronchi si trovano ora in tale stato di avanzamento da assicurarne l'ultimazione nei termini stabiliti.

Per gli altri tronchi i termini fissati dalla legge, in relazione all'approvazione dei singoli progetti per parte del Ministero, sono i seguenti:

Linea *Lecco-Colico*. — Tronco Lecco-Lierna, 5 maggio 1893; tronco Lierna-Colico, 5 maggio 1895.

Linea *Rocchetta Melfi-Potenza*. — Tronco Rionero-Potenza, 5 settembre 1898.

Linea *Solmona-Isernia*. — Tronco Canzano-Isernia, 18 settembre 1897.

Linea *Barletta-Spinazzola*. — 1° agosto 1895.

Linea *Lecco-Colico*. — I lavori in corso fino a Bellano, dei quali vi fu dato ragguaglio nelle precedenti relazioni, si trovano oggimai quasi ultimati, e si è proceduto nello scorso aprile all'appalto dei lavori del tratto Bellano-Colico pel quale trovansi già condotte a buon punto le pratiche di espropriazione.

Linea *Rocchetta Melfi-Potenza*. — Sul tronco Rionero-Potenza sono in corso di esecuzione i lavori per la traversata dell'Appennino tra i chilometri 50.200 e 56.300, nel qual tratto è compresa la grande galleria della lunghezza di chilom. 3.320.

Nei tronchi d'accesso alla galleria i movimenti di materie per la formazione del corpo stradale sono eseguiti per circa la metà e sono incominciate le opere d'arte e le case cantoniere.

I lavori in galleria a tutto marzo risultano dal seguente quadro:

Indicazione delle gallerie	Lunghezza delle gallerie	Scavo in avanzata	Rivestim. della calotta	Rivestim. dei piedritti
Galleria Giardiniera m.	203.50	175.00	175.00	107.00
» dell'Apennino »	3320.00	495.00	400.00	285.00
Totale m.	3523.50	670 00	575.00	392.00

Linea *Solmona-Isernia*. — Sul tronco Canzano-Isernia si sono intrapresi i lavori delle due gallerie della Maiella e di monte Pagano e dei tronchi d'accesso.

Lo stato d'avanzamento delle suddette gallerie al 31 marzo scorso risulta dal seguente specchio:

Indicazione delle gallerie	Lunghezza delle gallerie	Scavo in avanzata	Rivestim. della calotta	Rivestim. dei piedritti
Galleria Maiella m.	2502.00	1047.00	958.00	821.00
» Montepagano »	3112.15	1133.00	1043.00	918.50
Totale m.	5614.15	2180.00	2001.00	1739.50

Nei tronchi d'accesso poi sono inoltrati i movimenti di terra e la costruzione delle case cantoniere, ed iniziate le opere d'arte.

Sullo stesso tronco Canzano-Isernia vennero appaltati nello stesso mese tre lotti di lavori fra i chilom. 27.400 e 33.400, e si sta costruendo a piccoli cottimi il breve tratto compreso fra la fermata di Canzano ed il chilom. 27.400.

Stazioni d'innesto. — Sono in corso di avanzata esecuzione i lavori d'ampliamento delle stazioni di Rocchetta e di Gioia del Colle, e saranno, salvo qualche opera di finimento, ultimati per il tempo dell'apertura all'esercizio dell'intera linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

Nella stazione di Barletta, donde partirà la linea per Spinazzola, da aprirsi all'esercizio nel 1895, fu eseguita quella parte dei lavori che era fin d'ora necessaria per facilitare i trasporti vendemmiali.

Nella stazione di Lecco, ultimate le pratiche di espropriazione e compiuti i lavori d'ampliamento del servizio merci, si trovano in stato di avanzata esecuzione quelli autorizzati per l'innesto della linea di Colico e sono state iniziate le gare per gli altri lavori.

Per l'ampliamento della stazione di Colico si attendono le decisioni del Governo sul progetto di massima che gli fu presentato ultimamente.

A Solmona sono quasi ultimati i lavori necessari per l'imminente apertura del tronco Solmona-Canzano, e altri ne saranno proposti, dei quali si è riconosciuta la necessità.

Per l'ampliamento delle stazioni di Potenza e di Isernia si stanno compilando i progetti. *(Continua).*

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubbblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

(*Continuazione — Vedi N. 21*).

Del resto questi furono i modi e i mezzi con cui si intese allora risolvere il problema; e su questi ci piace richiamare il giudizio riassuntivo che ne faceva l'on. Genala, relatore della Commissione parlamentare, nella conclusioue della magistrale relazione in cui fu ampiamente discusso ed esaminato tutto il vasto problema, e furono anche emendate talune disposizioni del progetto di legge.

« Il Disegno di legge, diceva l'onorevole Genala, come ogni umana cosa non è perfetto, perchè ha pure le sue mende; ma nell'insieme, pare alla Commissione debba essere accettato. Forse *non sarà l'ultimo provvedimento*, che bisognerà adottare: senza dubbio, però, esso importa un gran passo nella soluzione del problema delle costruzioni ferroviarie.

« È stata nostra cura coscienziosa dissipare ogni illusione e nelle popolazioni e nella Camera, e ci piace qui esprimere, ancora una volta, il dubbio, che l'intero decennio possa bastare per condurre a termine la rete complementare, votata nel 1879, e per pagarne, nei molteplici modi, la spesa. Ma le difficoltà del terreno sono molto spianate, perchè oramai una terza parte della rete è già compiuta, e perchè, a un tempo, il Disegno di legge trova e cerca nuove forze, di cui utilmente valersi ».

III.

Non dovevano, per i fatti economici ai quali abbiamo già accennato, avere intera esecuzione le disposizioni ora riassunte.

Le difficoltà tra cui si dibattevano gli accollatari dei lavori a licitazione privata, impotenti, anche per la natura precaria del titolo, e per le condizioni del mercato, ad alienare o comunque collocare i titoli ricevuti in pagamento

dei lavori, consigliarono il Governo, per non vedere compromesso l'andamento dei lavori, a mutare i certificati nominativi, fruttanti quando definitivi il 5 per cento al netto della ricchezza mobile, in obbligazioni di Stato al portatore, della stessa specie di quelle del Tevere, pagabili quindi all'interno, e denominate obbligazioni tirrene, fruttanti il 5 per cento al lordo della ricchezza mobile. Il tempo dell'ammortamento fu protratto da 30 a 50 anni. La proposta governativa divenne la legge del 30 marzo 1890, n. 6751.

Anche le obbligazioni ferroviarie 3 per cento ebbero termine, dopo alienazioni onerose, con la legge del 2 luglio 1890, n. 6930. Esse che erano state create in virtù della facoltà accordata al Governo con gli articoli 26, 27, 28 del contratto d'esercizio colla Società Mediterranea, 30, 31, 32 di quello coll'Adriatica, e 23, 24, 25 di quello colla Sicula, furono sostituite da obbligazioni 4 per cento, al netto da ritenuta per qualsiasi imposta presente e futura, ammortizzabili nei termini delle antiche obbligazioni, però con facoltà al Governo di anticipare i termini stessi dopo il primo ventennio.

La legge poi del 20 luglio del 1890, n. 7008, mutò la distribuzione dei fondi per le linee comprese nelle tabelle allegate alla legge del 1888: assegnando lire 65,000,000 all'esercizio 1890-91, e lire 60,000,000 per cadauno degli esercizi successivi, meno il 1897-98, per il quale lo stanziamento fu ridotto a lire 37,238,357.22.

La stessa legge, che fu anche, sotto un certo punto di vista, una legge di maggiore spesa, autorizzò a pagare sugli assegni pel n. 40 della tabella *B*, destinati a costituire un fondo a calcolo per differenza di liquidazioni e per transazioni di vertenze, le maggiori spese per le 19 linee, essendo risultata insufficiente la somma di lire 121 milioni, accordata con legge precedente.

Determinò inoltre quella legge che il riparto della somma sarebbe fatto annualmente con la legge del bilancio.

Aggiungasi ancora che le leggi approvative della spesa per il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici concorsero a modificare gli stanziamenti per le ferrovie, per modo che, mentre con la legge del 1888, per il quadriennio 1888-89, 1889-90, 1890-91, 1891-92, si sarebbero dovuto stanziare, secondo la tabella *B* . . . . . L. 383,621,287.44
il Parlamento acconsentì che fossero ridotte a . . . . » 310,151,611.22

con un minore assegno di . . . L. 73,469,676.22
secondo il quadro seguente:

	Eserc. 1888-89	Eserc. 1889-90
Legge 1888 . . .	112,333,306.93	104,617,839.29
Stanziamenti . . .	112,333,306.93	84,617,839.29
Differenza . .	»	— 20,000,000.00
	Eserc. 1890-91	Eserc. 1891-92
Legge 1888 . . .	82,968,393.32	83,701,747.90
Stanziamenti . . .	65,000,000.00	48,200,465.00
Differenza .	— 17,968,393.32	— 35,501,282.90

I provvedimenti furono giustificati con la considerazione che provvedendosi alle spese ferroviarie per mezzo di emissioni, quest'ultime era utile regolarle, non già secondo la competenza fissata dalla legge, ma secondo il reale sviluppo dei lavori e quindi dei pagamenti che si presume vengano a maturità durante l'esercizio.

Con la legge, poi, del bilancio per l'esercizio 1891-92 oltre a ridurre lo stanziamento a lire 48,200,405 si riconfermò al Ministro del Tesoro la facoltà, già concessagli dalla legge 14 aprile 1891, n. 153, di alienare, in luogo delle obbligazioni 4 per cento, parte della rendita a garanzia dei biglietti di Stato, sostituendo, nella garanzia, le obbligazioni.

Veruna variazione fu portata agli stanziamenti della tabella *B*, dovendo, per le ferrovie elencate nella medesima, cominciare gli stanziamenti medesimi con l'esercizio 1892-93, e fu inscritto *per memoria* il capitolo per la Terracina-Formia nell'esercizio 1891-92, mentre nel precedente aveva avuto uno stanziamento di lire 1,675,000.

Passando infine a dire dei principali capitoli, nel quadriennio furono stanziate;

per acquisto di materiale mobile necessario per le nuove ferrovie, lire 26,694,459.58, con una media annuale di lire 6,673,614.89;

per materiale metallico d'armamento, che il Governo deve provvedere a termine delle convenzioni, L. 22,194,677.79, con una media annuale di L. 5,548,669.44;

per le quote di concorso nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria concesse all'industria privata, lire 5,582,126.76, con una media annuale di L. 1,395,531.69;

per personale e spese d'amministrazione L. 20,919,064.59, con una media annuale di L. 5,229,766.14;

per lavori straordinari in varie stazioni L. 6,400,000, con una media annuale di L. 1,600,000;

per lavori straordinari per il ponte sul Po della linea Borgo San Donnino-Cremona L. 150,060.

Questi in succinto i provvedimenti legislativi.

Quanto ai fatti compiuti dall'Amministrazione, al 15 dicembre si erano assunti impegni sulla tabella *A*, meno che per il n. 40, per . . . . L. 621,845,085
si erano stanziate . . . . » 608,564,695

quindi una eccedenza degli impegni sugli stanziamenti di . . . . L. 13,280,390

Eccedenza che sale a maggior somma per la intera categoria delle costruzioni ferroviarie, e precisamente a lire 112,784,059, e forse a lire 118,086,647, quando si tenga conto della nota posta nell'allegato n. 1. Contro questa eccedenza di impegni vi è un'eccedenza di stanziamenti in lire 63,511,967, che per la medesima nota pare debbano ridursi a lire 42,049,485. Nel complesso poi l'intera categoria delle costruzioni ferroviarie presenterebbe un totale per stanziamenti e somme reintegrate di L. 1,044,413,683
e per impegni di . . . . » 1,093,683,774

con uno scoperto negli impegni di . L. 49,270,091

E il conto dei residui sempre al 15 dicembre ora decorso, apparisce di lire 91,171,030 per la tabella *A*, e di lire 134,243,471 per tutta la categoria delle costruzioni ferroviarie.

Oltre gli impegni sopra accennati vi sono le maggiori spese dovute a cause varie, sia sulle linee che ora si stanno costruendo, sia sulle già costrutte, e aperte all'esercizio, ma il cui conto di costruzione non può ritenersi ancora chiuso, anzi è più che mai aperto.

Abbiamo per primo le maggiori spese per lavori e per tacitazione delle maggiori pretese delle imprese per le 19 linee cui si era creduto provvedere completamente con la legge del 1887.

Già dalla discussione della legge del 1890 era apparso chiaro che si doveva ritenere di 36 milioni la maggior spesa occorrente su quelle linee, e dalla valutazione che ne fa oggi l'Amministrazione, si giungerebbe a 36,400,000 lire. Rimane ancora a provvedere, a quanto sembra, meno che a liti e transazioni pendenti, a taluni lavori, quali il binario della stazione di Chioggia al porto, il binario al porto di Gallipoli, i lavori sulla Colico-Chiavenna e altri consimili; lavori necessari o alla sicurezza del servizio, o a dare alle linee già costruite quella obbiettività commerciale che oggi forse non hanno.

Quanto alle linee della legge del 1888 la distribuzione secondo la tabella *A* dei 50 milioni nei quattro primi esercizi, induce a ritenere che la somma si reputava necessaria per soddisfare alle maggiori spese sulle linee che alla pubblicazione della medesima si trovavano in avanzata costruzione.

Occorre anche ricordare che sono da pagare agli accollatari, secondo dimostra l'allegato III, le quote loro dovute per le anticipazioni in base alla legge del 1882, da valutarsi sulle somme di liquidazione, solo in parte, assai probabilmente, computate nel conto degli impegni.

Ed è pur da tener presente, quando si considerino i pagamenti da fare, la spesa annua occorrente per il personale,

e i decimi rilasciati dagli appaltatori e da restituire alla ultimazione dell'opera.

Secondo i computi dell'Amministrazione per le linee o i tronchi di linea, già costrutti, o in corso di costruzione, si prevede, tenuto conto delle liquidazioni già presentate, e degli effetti di quelle ancora da presentare, che occorrerà una maggiore spesa di circa lire 58,250,000, di cui una parte verrebbe a maturità di pagamento alcun tempo innanzi dei prossimi bilanci.

Pel quinquennio 1892-1897 nell'allegato IV si legge che l'Amministrazione reputa doversi far fronte a sole lire 52,000,000.

Di questa cifra, e di queste previsioni noi diamo cenno a notizia della Camera, ma non ci sentiamo sicuri a dir altro, chè previsioni esatte e sulla entità delle somme e sulla loro scadenza è difficile farne, specialmente per tutta la parte litigiosa.

La lunghezza dei tronchi in costruzione per conto diretto dello Stato, al 31 gennaio 1892, era di chilometri 256 in 15 ferrovie (allegato V), e le ferrovie ed i tronchi di ferrovia ancora da appaltare misuravano, secondo l'allegato VI, una lunghezza complessiva di chilometri 1175 per un importo di lire 390,455,747, e così distribuiti:

511	si riferiscono alle linee contemplate nella tabella *A*, per un importo di	L. 235,583,847 (1)
435	a quelle della tabella *B* . . .	» 88,329,400
26	alla ferrovia Isernia-Campobasso	» 9,617,500
203	alla diretta Roma-Napoli . . .	» 42,625,000 (2)
	per le stazioni di innesto oltre le somme autorizzate, altre . .	» 14,300,000
1175	Totale . . .	L. 390,455,747

L'Amministrazione poi prevede che nel quadriennio fino al 1894-95 saranno aperti all'esercizio nelle costruzioni per conto diretto dello Stato:

nel semestre 2° del 1892	chilom.	9
nell'esercizio 1892-93	»	109
» 1893-94	»	47
» 1894-95	»	32

Nell'esercizio 1892-93 conviene aggiungere la Roma-Segni, che è costruita per contratto speciale dalla Mediterranea, a norma delle disposizioni dell'articolo 8 della legge del 1888.

Nel quadriennio poi dal 1887-88 al 1890-91 nella categoria delle costruzioni ferroviarie si sono effettivamente spese le somme seguenti (Vedi allegato VII):

esercizio 1887-88	L. 145,230,131
» 1888-89	» 107,900,001
» 1889-90	» 68,920,055
» 1890-91	» 81,375,694
Totale	L. 403,425,881

Gl'impegni assunti per contratto furono:

esercizio 1887-88	L. 12,099,603 63
» 1888-89	» 25,832,284.85
» 1889-90	» 48,655,489.06
» 1890-91	» 23,925,027.06
Totale	L. 110,512,404.60

I chilometri aperti all'esercizio nell'egual periodo furono 982, così distribuiti (Vedi allegato VIII):

esercizio 1887-88	chilom.	123
» 1888-89	»	505
» 1889 90	»	103
» 1890 91	»	129
» 1891-92 (primi 7 mesi) . .	»	122
		982

Volendo riassumere le cose fino ad ora esposte, riguardo alle costruzioni dirette dello Stato, sembra di poter concludere che la situazione è la seguente:

(1) Vedi nota in calce all'allegato VI.

(2) Minore somma per L. 3,375,000 di quella autorizzata dall'articolo 7 della legge del 1888 per essere stato sottratto l'ammontare del maggior costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno della linea Sparanise-Gaeta, data in concessione alla Società del Mediterraneo.

Rimangono a costruire circa chilometri 1150, tra linee intere e tronchi di linea, valutati in cifra rotonda, parte con progetti definitivi e parte con progetti non ancora ultimati . . . . L. 388,000,000

che sui chilometri 303 in costruzione (comprendendo la Roma-Segni) e tenuto conto degli stanziamenti per il primo tronco fra Terracina e Formia della diretta Roma-Napoli, degli stanziamenti e degli impegni per il maggior costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno della Sparanise-Gaeta concessa alla Mediterranea, degli stanziamenti e degli impegni per ampliamenti di stazioni di cui al n. 40 della tabella *A*, dei lavori alle stazioni di cui al capitolo 472 del bilancio 1891-92, delle stazioni di innesto per le linee concesse alle Società, per i quali titoli lo stanziamento complessivo è stato di . . L. 635,390,011
mentre gli impegni assunti secondo l'allegato *I* ammontarono a » 649,390,498

sia da provvedere ancora a . L. 14,000,487

e quando si vogliano computare gli impegni presi ed i pagamenti da fare per impegni assunti prima della pubblicazione della legge del 1890, n. 7008, come è detto nella nota all'allegato *I*, per differenze di liquidazioni e transazioni di vertenze, e maggiori spese sia sulle 19 linee della legge del 1887, sia sulle linee della tabella *A* della legge del 1888, sono da calcolare altre . . . . » 5,304.598

e quindi un totale cui provvedere di . . L. 407,305,085

Devesi osservare che non entrano in questo calcolo nè le spese per il personale, nè le altre che figurano nella categoria delle costruzioni ferroviarie; come pure che non è contemplata alcuna somma per fronteggiare le maggiori spese che per lavori, pretese, collaudi finali, saranno per risultare via via che i lavori volgeranno al loro termine sulle varie linee.

Tali pretese, come già abbiamo accennato, sarebbero nel tempo presente previste nell'ammontare di L. 58,000,000 all'incirca, sia sulle 19 linee della legge del 1887, sia sulle 39 della legge del 1888.

Tenendo conto di tutti gli impegni, e delle somme poste nella tabella per gli altri titoli di spesa oltre che per la costruzione delle linee, forse non si è lontani dal vero dicendo che a compiere le costruzioni ferroviarie occorrono oltre i 600 milioni.

Sulle ferrovie da costruirsi per licitazione privata, di un importo complessivo netto di circa L. 207,857,402 per i tronchi appaltati, e presunto di L. 64,123,709 per i due tronchi ancora da appaltare Lagonegro-Castrocucco sul tronco Sicignano-Castrocucco, e Catanzaro-Settingiano sulla Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, i lavori procedono per modo che, secondo si legge nell'allegato IX, sono state contabilizzate al secondo semestre del 1891 L. 93,239,715.55 e si calcola di contabilizzare ancora:

nell'esercizio 1891-92	L. 28,500,000.—
» 1892-93	» 52,760,348.45
» 1893-94	» 26,282,338.—
» 1894-95	» 7,075,000.—

e per i tronchi non ancora appaltati si reputa di contabilizzare per circa 15 milioni dall'esercizio 1892-93 in avanti.

Delle linee concesse alle Società esercenti fu compiuto ed aperto all'esercizio il tronco Terranova-Licata della Noto-Licata.

Nell'esercizio 1891-92 devono aprirsi all'esercizio le seguenti ferrovie o tronchi ferroviari:

1. il tronco Rocchetta Melfi-Rapolla della Rocchetta-Melfi-Gioia del Colle;

2. le ferrovie Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta;

3. il tronco Rocchetta Melfi-Monteverde della Avellino-Ponte Santa Venere;

4. le ferrovie Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo;
5. il tronco Noto-Modica della Noto-Licata.

I lavori sono regolarmente avviati non solo su tutte le linee ed i tronchi da aprirsi all'esercizio nel 1892, così da ritenersi per fermo che le date contrattuali saranno scrupolosamente osservate, ma trovansi anche già iniziati con la necessaria attività nella maggior parte degli altri tronchi.

Da uno studio sull'allegato X risulterebbe che al 30 gennaio 1892 sarebbero stati eseguiti complessivamente tanti lavori per un importo di circa 207 milioni, ripartiti nei diversi esercizi come segue:

1889-90	L. 40,000,000
1890-91	» 70,000,000
1891-92	» 97,000,000

Negli esercizi successivi, tenuto conto degli stessi elementi, può ritenersi lo sviluppo dei lavori rappresentato dalle seguenti cifre:

1892 93	L. 50,000,000
1893-94	» 45,000,000
1894-95	» 32,000,000
1895-96	» 20,000,000
1896-97 e successivi .	» 22,989,848

È da notare che le cifre ora esposte sono date dall'Amministrazione con l'avvertenza che si ritiene rappresentino con sufficiente approssimazione l'importo dei lavori eseguiti o da eseguire in ciaschedun anno.

A completare il quadro delle ferrovie alleghiamo il prospetto delle linee concesse all'industria privata (allegato XI).

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Discussione del Disegno di legge per l'esercizio provvisorio di sei mesi del bilancio 1892-93.* — La discussione di questo Disegno di legge (1), di cui pubblicammo il testo nel n. 23, pag. 356, incominciò alla Camera dei Deputati nella seduta del 9 corrente.

È noto che la Giunta Generale del Bilancio, con voti 20 contro 12 (2), ha proposta la limitazione dell'esercizio provvisorio ad un mese, cioè al tempo necessario per la discussione dei bilanci, salvo a votare quell'altro esercizio provvisorio che risultasse necessario dopo il mese, ove i bilanci non si trovassero approvati.

La discussione nella Camera fu vivissima ed amplissima; essa durò nelle sedute del 9 e 10 e continuerà in quella d'oggi, 11, nella quale credesi avrà fine.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione*. — Nella seduta dell'8 corrente si discusse ed approvò il Disegno di legge, presentato il 2 corrente mese, circa la *Convenzione 31 maggio 1892, per la proroga dei servizi postali e commerciali* MARITTIMI.

Il Disegno di legge — dopo precise dichiarazioni del Ministro delle Poste e dei Telegrafi, on. Finocchiaro-Aprile, su talune delle quali rinviamo i nostri lettori alle « Notizie diverse » di questo numero sotto *trasporto marittimo dei vini* — fu approvato dalla Camera con voti 259 contro 56.

— Nella seduta antimeridiana di ieri, 10, dopo brevi osservazioni e raccomandazioni, fu approvato il disegno di legge *Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie*, già approvato dal Senato (3).

Il disegno di legge fu poi votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana dello stesso giorno 10 ed approvato con voti 254 contro 80.

(1) Vedi « Cronaca » del n. 23.

(2) Votarono *per la limitazione dell'esercizio provvisorio ad un mese*, proposta dall'on. Sonnino, gli onorevoli: Cadolini, Presidente della Giunta, nominato poi Relatore sul Disegno di legge; Carmine, Cappelli, Sonnino, Grimaldi, Saporito, Prinetti, Levi, Chinaglia, Romanin-Jacur, Maggiorino Ferraris, Visocchi, Ercole, Chiaradia, Indelli, Lovito, Plebano, De Zerbi, Marchiori, Pavoncelli. — Votarono *contro la limitazione*, gli onorevoli: Cuccia, Merzario, Vacchelli, Cucchi, L. Vendramini, Bertollo, Pais, Sant'Onofrio, Cerruti, Chiala, Fortis, Mussi. — Erano assenti gli onorevoli: Gallo, Giampietro, Pompili, Mocenni.

(3) Vedi « Cronaca » del n. 15 sotto *Commissioni*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Gare di materiale rotabile per la Mediterranea.

Sappiamo che le gare per la fornitura del materiale mobile annunziate nel nostro N. 21. pag. 326, avranno luogo alla Direzione Generale della Mediterranea il 23 corrente.

><

Sentenza della Corte d'Appello di Roma nella causa della Società per le ferrovie dell'Appennino Centrale contro il Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina ed il Ministero dei Lavori Pubblici.

Sappiamo che la Corte d'Appello di Roma ha pienamente confermata la Sentenza del Tribunale Civile della stessa città, in data 18 dicembre 1889, nella causa intentata dalla Società per le ferrovie dell'Appennino Centrale contro il Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina ed il Ministero dei Lavori Pubblici, per ottenere che, previa giudiziale perizia per la verifica e stima del costo reale dei lavori e delle provviste fatte dalla Società predetta per la costruzione della ferrovia Arezzo-Fossato, venissero dichiarati — il Consorzio della ferrovia Umbro-Aretina ed il Ministero dei Lavori Pubblici, per la sua parte — obbligati al pagamento del residuo prezzo dovuto alla Società stessa in confronto del contributo all'uopo da essi versato.

La predetta Corte, con la sua Sentenza viene a stabilire la massima che quando, non lo Stato col concorso degli Enti interessati, ma gli Enti interessati, che col concorso dello Stato dal quale ne ottengono la concessione, costruiscono le linee di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, il concorso dello Stato, nella proporzione dell'art. 11, vuole essere immutabilmente, irrevocabilmente, commisurato alla somma preventivata dai progetti e dalle perizie approvate, qualunque possa mai essere la differenza in più tra il preventivo ed il costo effettivo della linea; salvo invece venire proporzionalmente diminuito se l'effettivo rimanga al disotto del costo presunto della linea medesima.

><

Per le prove statiche e dinamiche delle travate del gran ponte sul Po presso Cremona.

Sappiamo che il grande ponte in ferro sul Po, presso Cremona, che dovrà servire pel doppio uso, della strada provinciale Piacenza-Cremona e per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, sarà fra breve in condizioni da essere sottoposto alle prove statiche e dinamiche delle sue travate.

Ci consta anzi che l'Ufficio del Genio Civile di Cremona, che ha la sorveglianza dei lavori del ponte, ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler disporre per la nomina della Commissione incaricata delle prove medesime e del collaudo delle travate.

><

Stazione di Giuncarico (Linea Roma-Pisa).
(*Apertura all'esercizio*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, qualora nulla osti da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, disporrà che il giorno 15 del corrente mese venga aperta all'esercizio la nuova stazione di Giuncarico, situata al km. 206.700 della linea Roma-Pisa, fra le stazioni di Gavorrano e di Montepescali

La stazione farà servizio di viaggiatori, bagagli e merc a grande velocità in colli di peso non superiore a 50 ch'

logrammi; e nella medesima si fermeranno per un minuto i seguenti treni:

N. 213 — Pisa-Roma, alle ore 9,29 ant.
» 217 — Pisa-Roma, alle ore 9.48 pom.
» 212 — Roma-Pisa, alle ore 4.42 ant.
» 214 — Roma-Pisa, alle ore 3.2 pom.

><

Per la costruzione della stazione di Piazza Brignole a Genova.

L'Amministrazione provinciale di Genova, in sua recente adunanza, ha fatto voto al Governo affinchè provveda senza nuovi ed ulteriori indugi all'assetto delle stazioni ferroviarie di quella città, mediante la costruzione della stazione di Piazza Brignole, che per il suo movimento di viaggiatori, di bagagli e di merci tiene uno dei principali posti fra le principali stazioni del Regno.

><

Per modificazione all'orario della linea Lecco-Milano.

Ci informano da Lecco che quella Camera di Commercio, ritenuto inopportuno il mutamento proposto coll'orario estivo, nell'ora di partenza da Lecco dell'ultimo treno della linea Lecco-Milano, che verrebbe portata alle 8.8 pom. anzichè alle 9 pom., come era nello scorso anno, ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè la partenza del treno medesimo venga stabilita alle 9 pom.

E ciò sia per favorire il movimento dei grossi centri per le località di monti e laghi, e sia per mantenere la coincidenza per Milano dell'ultima corsa del piroscafo in arrivo da Lecco alle 8.30 pom.

><

Facilitazioni di viaggio sull'Adriatica durante la stagione balneare 1892.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, tenuto conto dei buoni effetti ottenuti negli anni decorsi, ha stabilito di accordare anche in quello corrente, durante la stagione balneare, le stesse facilitazioni di viaggio accordate nell'estate del 1891.

><

Biglietti di andata e ritorno da Torino e Milano per Lione ed Aix-les-Bains, da Genova a Parigi, ecc.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di favorire l'incremento delle relazioni commerciali esistenti con Lione, specialmente per quanto riguarda l'industria serica, ha preso accordi con la Ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo per la istituzione di biglietti di andata e ritorno di 1ª e 2ª classe da Milano e da Torino, a Lione conformi a quelli già esistenti da Lione per Milano.

Coll'occasione si vorrebbero anche istituire biglietti di andata e ritorno fra Aix-les-Bains da una parte e Milano e Torino dall'altra e viceversa, limitatamente alla stagione estiva.

La validità dei primi dei suindicati biglietti sarebbe di otto giorni; quella dei secondi di 5.

Fra le Ferrovie del Mediterraneo e quella Parigi-Lione-Mediterraneo, sarebbero stati inoltre presi accordi per istituire biglietti di andata e ritorno fra Genova e Parigi, come quelli che già esistono da Milano, Torino e Venezia a Parigi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'*Impresa Maccaferri*, per la costruzione del tronco da Quiesta a Viareggio della *ferrovia Lucca-Viareggio.*

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per convertire in definitivo l'impianto di *stazione succursale di Reggio di Calabria*, esistente al chilom. 1.479, del tronco di ferrovia Reggio-Villa San Giovanni. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 87,600.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto relativo alla costruzione del primo tratto del secondo tronco della strada nazionale N. 59 in Provincia di Potenza, e che possa procedersi ai pubblici incanti per l'appalto delle opere in esso previste. L'importo complessivo dei lavori ammonta a L. 940,000, delle quali L. 860,000 a base d'asta.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di nuova appendice).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, anche a nome delle Amministrazioni per le Ferrovie Adriatiche e Sicule, la 20ª appendice alle tariffe e concessioni per i trasporti, comprendente le modificazioni ed aggiunte da introdursi nella nomenclatura e classificazione delle merci in seguito all'attuazione del nuovo Regolamento delle materie pericolose e nocive, approvato col ministeriale decreto del 13 marzo p. p. e di cui dicemmo nelle « Informazioni » del n. 23, pag. 358.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per la condotta d'acqua potabile da Marradi a Faenza da derivarsi dalla galleria degli Allocchi lungo la *linea Faenza-Firenze;*
2. Progetto pel consolidamento del tronco Ghiare-Ostia fra le progressive 3650 e 3900 della *ferrovia Parma-Spezia;*
3. Progetto di riparazione alle briglie esistenti nel torrente Piazzi lungo i tronchi Marcellinara-S. Eufemia della *ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto-Veraldi;*
4. Domanda della Società esercente le *tramvie a vapore Torino-Leynì-Volpiano e Rivarolo-Cuorgnè* per aumento di vetture nella composizione dei treni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Esperimenti di nuovi vagoni serbatoi pel trasporto del vino.* — Riportiamo dal *Progresso:*

« L'Amministrazione delle Ferrovie Adriatiche ha messo in esperimento dei vagoni serbatoi, modificati dal professore Carpenè, per quel che riguarda l'intonaco per renderli atti anche al trasporto delle uve pigiate. Ciò ha grande importanza, perchè deve rendere più facile e meno costosa l'esportazione in Germania di questi nostri prodotti.

« Si caricarono a Gioia del Colle due vagoni, uno con vinaccia e l'altro con acqua, e, trasportati a Conegliano, si scaricarono in presenza del prof. Carpenè, del corpo insegnante e degli allievi del corso superiore della R. Scuola enologica, mentre lo scarico venne eseguito dagli allievi del corso inferiore. I risultati furono soddisfacenti e le ferrovie Adriatiche contano di giovarsi di questa nuova applicazione del prof. Carpenè.

« Sappiamo che anche un altro tipo di serbatoi è stato sperimentato, quello del sig. Forestieri, il quale è mobile,

in legno, e di forma parallelepipeda. Terminato il periodo dei trasporti, questo si smonterebbe in sei parti, occupando così poco spazio e non tenendo i carri inoperosi. È stato provato uno di questi serbatoi pieno d'acqua in un viaggio da Bari a Pistoia, e la tenuta è stata perfetta.

« Intanto le ferrovie Adriatiche hanno ordinato 60 nuovi carri serbatoio-metallici, simili agli altri 40, che sono in circolazione, e ha sottoposto all'approvazione del Governo l'acquisto di altri 120.

« Ma ricordiamo agli esportatori, a tutti coloro che hanno già idea di fare gran commercio e vendita di uva e mosti in Germania, che tuttociò non basterà alle richieste, e occorre provvedere in tempo a questo materiale da trasporto. Infatti un vagone serbatoio, durante l'epoca della vendemmia, può fare al massimo quattro viaggi, fra andata, fermata e ritorno; quindi un'impresa che voglia esportare 200 carri di uva e mosti, cifra non troppo vistosa certo, avrebbe bisogno essa sola di 50 serbatoi, e si comprende facilmente come le Amministrazioni ferroviarie non possono davvero far fronte a tali richieste. Converrà dunque ai privati studiare il tipo di serbatoio, specialmente mobile, onde poter utilizzare i carri piatti, che loro convengono; le ferrovie potranno fare altre facilitazioni per farli viaggiare ».

Ferrovia Novara-Seregno. — *Opposizione in appello al concordato.* — Il Tribunale di Milano, come annunciammo nel n. 20, pag. 311, aveva respinta la opposizione di alcuni dissidenti all'omologazione del concordato.

Contro questa sentenza del Tribunale fu interposto appello, tanto dagli oppositori al concordato, quanto dal curatore del fallimento, ragioniere prof. Giovanni Maglione, il quale, in prima istanza, aveva concluso per la condanna degli opponenti, in solido, al rimborso degli interessi perduti dalla massa creditrice per la ritardata esecuzione del concordato — conclusione che non fu accolta dal Tribunale.

Dopo alcuni rinvii, nella seduta del 6 corrente avanti la Sezione Seconda della Corte d'Appello di Milano, respinta una domanda di rimessione della causa alla Sezione Prima o almeno di rinvio ad altra udienza da coloro che si oppongono all'omologazione del concordato e che hanno appellato dalla sentenza del Tribunale, che fu loro contraria, venne discussa la questione dell'omologazione.

Non venne però discussa in contradditorio, perchè i creditori dissidenti, ed appellanti, dopo che fu respinta la domanda di rinvio e di rimessione alla Sezione Prima, si ritirarono e la discussione fu fatta da una parte sola.

A 15 giorni, la sentenza.

Ferrovia Casale-Matera. — *Per la costruzione.* — Su questo progetto, di cui ci occupammo già in anni precedenti (1), riportiamo dalla *Perseveranza:*

« Un'altra ferrovia si sta studiando da Matera a Casale (prov. di Potenza). Si sarebbe intento presentata una Società disposta a costruirla; ma, per far questo, il Comune deve trovare il fondo per 75 annualità, la Provincia deve pagare quello che ha promesso e lo Stato deve mantenere i suoi impegni. E non sono lievi gl'impegni che deve mantenere lo Stato, cioè il pagamento del 90 0/0 della spesa, perchè, per ragioni elettorali, si pretenderebbe che questa linea fosse inclusa nei 1000 chilometri accordati dall'articolo 20 della legge delle Convenzioni, ed i cui stanziamenti dovrebbero cominciare coll'anno 1896-97 ».

Tramvia Forlì-Rocca San Casciano. — *Adunanza intercomunale per la costruzione.* — Nella scorsa settimana si sono adunati nel palazzo comunale di Forlì i rappresentanti dei vari Comuni interessati alla costruzione di tale tramvia, che dovrebbe collegare con Forlì i paesi di Terra del Sole, Castrocaro, Dovadola e Rocca San Casciano.

Fu presentato all'uopo un progetto compilato dal signor Antonio Zannoni, ingegnere comunale di Forlì; per la sua attuazione vi avrebbe già un'Impresa assuntrice.

(1) Per precedenti notizie vedi n. 5 del 1891, pag. 71.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Un nuovo progetto per il traforo.* — Da Berna, in data del 5 corrente, hanno mandato ad un giornale politico il seguente telegramma:

« È sorto un nuovo progetto pel traforo del Sempione.

« Sarà chiesta una concessione pel traforo di un tunnel a 1700 metri di altezza e lungo otto chilometri.

« Sarà finito in tre anni.

« Perciò sarebbero necessari 30 milioni: 10 per obbligazioni, 10 per azioni e 10 di sovvenzione ».

Per richiamo a precedenti notizie intorno ai molti progetti del traforo del Sempione e specialmente a quello che ultimo, sino ad ora, fu oggetto di studi, proposte e trattazioni, vedi « Ferrovie Svizzere » nel n. 8, pagina 121, sotto il titolo: *Lucomagno, Spluga o Sempione?*

Ferrovie Francesi. — *Movimento viaggiatori nel 1889 sulle ferrovie d'interesse generale.* — Pubblichiamo all'uopo il seguente quadro comparativo tra le grandi Compagnie.

Compagnie	Lunghezza media esercitata km.	Numero viaggiatori trasportati ad 1 chilometro	alla distanza intera
Nord . . .	3,596	1,378,446,556	383,328
Est. . . .	4,414	1,124,559,734	254,771
Ouest . . .	4,625	1,509,684,320	326,418
Orléans . .	6,019	1,306,697,271	217,095
P.-L.-M. . .	8,183	2,165,127,522	264,588
Midi . . .	2,909	612,832,460	210,668
Stato . . .	2,625	373,448,163	142,266
Cie secondarie	746	157,075,295	210,557
Totale	32,914	8,627,871,321	262,134

Per precedenti notizie statistiche circa le ferrovie francesi, vedi n. 19, pag. 297.

Ferrovie Svizzere. — *Il tempo medio dell'Europa centrale al Consiglio Federale.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 22, pag. 343, annunciamo che il 7 corrente il Consiglio Federale ha approvato a maggioranza di voti il progetto di adottare l'ora media europea.

— *Provvedimenti di sicurezza per i treni passeggieri.* — A complemento delle notizie date nel n. 23, pagina 360, aggiungiamo che, secondo il recente decreto del Consiglio Federale, per tutti i treni passeggieri e diretti delle ferrovie svizzere dovranno essere usati i freni automatici ad aria compressa.

È fatta un'eccezione per i treni delle linee di diramazione e per le ferrovie locali, la cui velocità massima in verun punto superi i 45 chilometri all'ora. Però i sovracitati freni dovranno essere usati anche per i treni passeggieri, qualora la pendenza della linea superi il 15 0/00, oppure se la linea è senza ripari o barriere, o corre sul campo di strade pubbliche.

Sulle linee con treni diretti, nonchè sui tronchi di ferrovie principali con scambio di vetture d'altre linee, gli apparati dei freni dovranno essere del sistema Westinghouse, nel senso però che anche altri sistemi possano essere usati anche su queste linee, sempre però qualora possano essere adoperati in unione coi freni Westinghouse.

Sulle linee con forti pendenze si dovrà avere un doppio apparato di freni.

Per i convogli che corrono con una velocità superiore ai 60 chilometri, il freno automatico dovrà essere continuato fino all'ultima vettura, ed anche questa dovrà essere munita di un apparato di freno ben funzionante.

Negli altri treni, dei vagoni con freni a mano possono essere aggiunti; ma solo in coda alle vetture munite di freni automatici, in via eccezionale ed in numero massimo di tre vetture e quando sia constatato che il freno a mano funziona regolarmente e sia maneggiato da un impiegato di fiducia. In ogni caso poi la parte del treno non munita di freno automatico non deve avere un peso maggiore di un terzo del resto con freno continuo (esclusa la macchina).

Tutte le locomotive destinate a trainare dei treni di persone o diretti dovranno possedere l'apparato per il freno automatico.

L'applicazione di queste regole dovrà esser generale entro il termine del 1° giugno 1894 nel pensiero però che, secondo la possibilità, sia anche anticipato e che dal 1° giugno 1892 tutti i treni diretti siano muniti di freni automatici continui ad aria compressa.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Prossima apertura di nuove linee in Egitto.* — Annunciasi che nel prossimo settembre avrà luogo l'inaugurazione della *linea Assiut-Sohag*, e che nel novembre sarà inaugurata la *linea Sohag-Ghirgeh.*

Aggiungesi ancora che, prima della fine del corrente anno, sarà inaugurata la *linea Ghirgeh-Luqsor.*

Tramvie elettriche a Parigi. — *Esperimenti di accumulatori di nuovo sistema.* — La Compagnia generale degli omnibus di Parigi sta intraprendendo una serie di esperimenti di trazione elettrica mediante accumulatori di un nuovo sistema. Se questi esperimenti daranno favorevole risultato, la Compagnia applicherà tale modo di trazione alla *nuova linea da Charenton a Piazza della Repubblica.*

Circa precedenti notizie su tramvie elettriche della Compagnia Generale degli omnibus a Parigi, vedi n. 18, pag. 282.

— *Dal Bosco di Vincennes al Bosco di Boulogne.* — La Commissione Municipale per i Lavori ha approvato le conclusioni della relazione favorevoli alla concessione di una *tramvia tubolare elettrica dal Bosco di Vincennes al Bosco di Boulogne.*

La concessione è fatta per 70 anni con facoltà al Municipio di Parigi di riscatto.

La trazione sarà elettrica; la lunghezza della tramvia sotterranea è di 11 chilometri; la tariffa è fissata in 15 e 30 centesimi secondo il percorso parziale o totale.

Tramvie ad aria compressa a Parigi. — *Studi.* — La stessa Compagnia generale, volendo quanto prima sostituire la trazione meccanica alla trazione animale, ha in studio un progetto di macchine ad aria compressa, la cui costruzione sarebbe incominciata appena il Ministero abbia concessa l'autorizzazione di usare l'aria compressa nell'interno di Parigi.

Notizie Diverse

Onorificenze. — Riportiamo con viva soddisfazione dalla *Perseveranza*, sotto il titolo di « Dimostrazione gentile »:

« Con recente decreto, S. M. il Re conferiva la croce di cavaliere della Corona d'Italia all'egregio *ing. G. G. Kessels*, Direttore della Società pei tram interprovinciali e Segretario dell'Associazione tramviaria italiana; nei quali uffici si è da tempo distinto, recentemente anche con una pregevole relazione all'ultimo Congresso internazionale delle Società dei tram e le di lui proposte furono approvate

« Il personale della Società dei tram interprovinviali offrì, per proprie sottoscrizioni, le insegne al cav. Kessels, volendo così testimoniargli i proprii sentimenti di stima ed affezione che a lui lo legano, non solo per la benevolenza, ma anche per il vivo interessamento che egli dimostra per il detto personale. Si deve all'iniziativa del cav. Kessels la istituzione di una Cassa di soccorsi; ed ora egli sta studiando di attuarne una seconda di pensioni per lo stesso personale della Società ».

— Annunciamo con pari soddisfazione che S. M. l'Imperatore di Germania, con decreto in data 2 maggio scorso, ha conferto all'*ing. comm. Galileo Ferraris*, professore ordinario di fisica tecnica e di elettrotecnica nel nostro Museo Industriale Italiano e membro della Giunta Municipale di Torino, la commenda dell'Ordine della Corona reale di Prussia.

La motivazione con cui il Ministro dell'Istruzione pubblica dell'Impero sottopose la proposta alla firma del suo Sovrano era la seguente:

« In riconoscimento dei meriti che il prof. Galileo Ferraris si è acquistato nei riguardi della scienza e in quelli dell'elettrotecnica pratica con la scoperta del principio delle rotazioni elettrodinamiche generate da correnti alternative con differenza di fase (1); e perchè si è soltanto basandosi su tale scoperta scientifica che fu possibile risolvere tecnicamente il problema della trasmissione elettrica dell'energia, quale venne effettuata lo scorso anno tra Lauffen e Francoforte sul Meno a 175 chilometri di distanza ».

Ed a proposito di questo illustre e modesto scienziato italiano, ci piace aggiungere che egli fu nominato, come rappresentante dell'Italia, membro d'onore del Congresso Elettrotecnico di Chicago. Tra gli altri membri d'onore figurano Sir W. Thomson, Ayrton, Preece, Lord Raylegh, Silvanus Tompson, W. Siemens, Helmholtz, Mascart, Hospitalier, Weber, Gérard.

Per il trasporto marittimo dei vini in Francia. — *Servizio speciale della Navigazione Generale Italiana.* — Nella seduta dell'8 corrente, alla Camera dei Deputati, l'on. Finocchiaro-Aprile, Ministro delle Poste e dei Telegrafi, durante la discussione sul progetto di convenzione 31 maggio 1892 per la proroga fino al 15 marzo 1893 dei servizi postali e commerciali marittimi (2) annunciò che il Governo ha ottenuto che la Navigazione Generale Italiana istituisca un servizio speciale per il trasporto dei vini dalla Sicilia e dalle Puglie nei porti francesi con tariffe notevolmente ribassate. Questo nuovo servizio non costerà un centesimo allo Stato.

Si ridurrà ad una lira al quintale la tariffa di trasporto dei vini per il porto di Cette; a lire 1.25 per Bordeaux e a lire 1.50 per Havre.

Fallimento della Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech. — *Adunanza dei creditori.* — Il 6 corrente, come preannunciammo nel n. 23, pag. 362, al Tribunale civile di Savona ebbe luogo l'adunanza generale dei creditori dello Stabilimento Tardy e Benech, i quali accettarono la proposta del curatore cav. Marina di nominare una Commissione, coll'incarico della liquidazione dell'attivo, come è stabilito nella proposta di concordato.

Approvarono pure di addivenire ad una nuova transazione coi creditori per obbligazioni resa necessaria dalle mutate condizioni di vendita dello Stabilimento, onde poter completare definitivamente la percentuale del 30 per cento ai creditori chirografari non obbligazionisti.

Nella nomina della Commissione venne riconfermata quella di sorveglianza.

— *Vendita dello Stabilimento alla Società di Terni.* — Il giorno 8, poi, in Savona, a rogito del notaro Pertusio, venne firmato il contratto di vendita dello Stabilimento metallurgico Tardy e Benech alla Società Alti Forni e Acciaierie di Terni.

Dicesi che presto verranno riattivati i lavori di questo importante Stabilimento; il che è grandemente da desiderarsi nell'interesse della classe operaia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

(1) Vedi nel *Monitore:* n. 31 del 1891, pag. 489; e n. 19 del corrente anno, pag. 290, con segno di richiamo in nota. *(N. d. R.).*

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » di questo numero sotto *Disegni di legge.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 11,870 per provvedere all'esecuzione di lavori di sistemazione delle trincee fra le progressive 10.732.75 e 10.919.25 della ferrovia Roma-Pisa;

L. 7100 per la costruzione di un cunettone in terra e muratura per difendere la ferrovia dagli allagamenti fra i chilom. 257.980 e 258.455 fra le stazioni di Pisticci e Bernalda, della ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 5800 per la sistemazione del burrone al chilom. 219.255 fra le stazioni di Grassano e di Salandra-Grottole nella ferrovia Eboli-Metaponto;

L. 4085 per provvedere alla costruzione di due tombini attraverso l'argine ferroviario alle progressive 142.823.89 e 143.081.49 della linea Genova-Ventimiglia per lo scarico delle acque dei due rivi Borgo e Casa Bianca;

L. 2550 per lavori di sbancamento della trincea in roccia alla progressiva 54.860 della linea Gozzano-Domodossola, presso la stazione di Crusinallo.

Rete Adriatica. — L. 50,860 per completare la scogliera a difesa contro il Tevere fra i chilom. 99.800 e 100.500 della ferrovia Roma-Firenze:

L. 24,000 per un esperimento di ventilazione artificiale della galleria di Pracchia, nella ferrovia Bologna-Pistoia, col sistema dell'ingegnere M. Saccardo (1);

L. 19,000 per l'esecuzione di opere di completamento del tronco da Massa Lombarda a Lavezzola nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 10,000 pei lavori di consolidamento del rilevato stradale fra i chilom. 134.260 e 134.330 della ferrovia Roma-Firenze.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea (23 giugno). — Gara * per *materiale rotabile.*

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato d'Amministrazione, 10 corrente*). — Binda, Porta e C. di Milano, per fornitura apparecchi per illuminazione a gaz nello scalo Merci P. V. di Genova P.B.;

Donati di Milano, per fornitura e posa in opera di tubazione per illuminazione a gaz nello scalo Merci P. V. in stazione di Genova P. B.;

Fagnani e De Giorgi, per riparazione ad alcuni fabbricati sul tronco Casteggio-Castel S. Giovanni;

Tecnomasio Italiano di Milano, per fornitura e posa in opera degli apparecchi occorrenti per l'illuminazione elettrica del 3° gruppo delle nuove Officine di Torino P. S.;

Gazzano Narciso di Sestri Levante, per costruzione di un muro di sostegno fra Sori e Pieve di Sori;

De Blasio e De Napoli, per esecuzione lavori di difesa contro il torrente S. Vincenzo fra le stazioni di Saline e S. Lazzaro (linea Metaponto-Reggio).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Reggio Calabria (15 giugno, ore 11 ant., 1ª asta) — Appalto dei lavori di costruzione di una parte del secondo tratto della strada comunale obbligatoria Due Settembre-Porto, a partire da metri 10 prima della sezione sesta sino all'argine sinistro del torrente Annunziata. Importo L. 55,574.49, oltre L. 5425.51 a disposizione. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. L. 6000. Fatali a giorni 10.

Municipio di Monterotondo — Roma — (20 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per l'attuazione del piano di risanamento della città. Importo ridotto L. 19,083.87 (V. n. 22).

Municipio di Messina (20 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori seguenti in due lotti:

1. Per la sistemazione di diverse strade nel nuovo quartiere a sud della città, situate a sud del torrente Portalegni e ad est della via Centonze. Importo L. 85,716.47. Cauzione provv. L. 4500. Cauz. def L. 9000;

2. Per la sistemazione della via San Martino, compresa fra il corso Vittorio Emanuele ed il torrente Portalegni. Importo L. 49,800. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. L. 5000. Fatali 10 luglio, ore 12 merid.

(1) Per consimile proposta della Mediterranea circa la galleria del Belbo, lungo la *linea Savona-Bra*, e per richiamo ai esperimenti dell'apparecchio Saccardo, vedi « Memorandum » del n. 18, sotto I. 1. *Rete Mediterranea.*

Genio Militare di Venezia (24 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione negli immobili militari della piazza di Venezia dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1893. Importo L. 48,000. Cauzione L. 4800.

Intendenza di Finanza di Roma (20 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — **Affitto** quinquennale delle miniere di ferro di Rio, Vigneria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro nell'Isola dell'Elba, dello Stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'Isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino. Cauzione L. 100,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione degli Armamenti — Spezia — (17 giugno, ore 2 pom., 1ª asta). — Fornitura di kg. 74,500 di **biacca** nazionale in cassette a L. 0.55 il kg. Cauzione L. 4100. Fatali 5 luglio, ore 12 merid.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (24 giugno, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 125 di **acciaio** Martin Siemens in lamiere sottili. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000.

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (28 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **lime e raspe** di acciaio fuso di diverse forme e dimensioni. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 13 luglio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società metallurgica italiana, Livorno, tubi di rame, L. 4475.25;

Stewart e Cydesdale, Glasgow, tubi di ferro trafilati, L. 17,500;

Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena, 43 valvole d'intercettazione del vapore, L. 4700;

Società Fratelli Leoni, Genova, pittura sottomarina, L. 175,000;

Società metallurgica italiana, Livorno, tubi di ottone, L. 3821.50;

Beretta e Sciaccaluga, Venezia, aste di frassino americano per remi, L 1781.26;

Sironi e Calderari, Treviso, scovoli e spazzole, L. 4651.25;

Giani Giuseppe, Torino, 12 chiesuole di bussola, L. 7200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Giugno 4	Giugno 11
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 670	675.50
»	»	Mediterranee	» 521.50	527
»	»	Sicule	» 580	580
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 300	300
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 546.50	—
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 278	—
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 313.50	314
»	»	» 2ª emiss.	» 296.50	297
»	»	Centrale Toscana	» 493.50	495
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 431 50	433
»	»	Meridionali	» 303.75	303.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 302	302.50
»	»	» serie *B.*	» 303	303.50
»	»	» 1879	» 297	297
»	»	Pontebba	» 459	459
»	»	Nord-Milano	» 256.50	260
»	»	Meridionali Austriache	» 318.75	321
»	»	Gottardo 4 %	» 102.25	102.50

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

19 giugno. — **Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale in Milano.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

20 giugno. — **Società Metallurgica Tempini.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 9 ant. nella sede in Brescia.

22 giugno. — **Ferriere di Udine.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale in Udine.

29 giugno. — **Società Anonima delle Miniere di piombo argentifero di Gennamari e Ingurtosu.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Parigi.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Pagamento degli interessi sulle obbligazione 3 0|0, serie *A*, *B*, *C*, *D*, *E* (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

Ferrovie Meridionali Austriache (*Alta Italia*). — Dal 1° giugno pagamento del dividendo 1891 in franchi 4 per azione, presentando la cedola n. 9.

Rete Mediterranea. — Dal 1° luglio p. v. si pagherà in L. 10 nette l'interesse semestrale delle obbligazioni 4 0|0 mediante consegna della cedola n. 41 (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Guidovie Centrali Venete. — Dal 1° luglio saranno rimborsate le obbligazioni estratte seguenti:

Titoli unitari (cedola n. 6 compresa) rimborsabili in L. 100: N. 615, 887, 928, 930, 1022, 1394, 1466, 1954, 1973, 2305, 2369, 3222.

Titoli quintupli (cedola n. 6 compresa) rimborsabili in L. 500: N. 3877, 4500, 4951, 5124, 5210, 5731, 5944.

Obbligazioni estratte in dicembre 1891 e non ancora presentate.

Titoli unitari (cedola n. 5 compresa) rimborsabili in L. 100: 531, 1136.

Titoli quintupli (cedola n. 5 compresa) rimborsabili in L. 500: 3822, 4061.

Il rimborso viene fatto a Padova presso la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni Mediterranee 4 0|0 che il pagamento dell'interesse semestrale di **it. L. 10** nette per Obbligazione, maturando col 1° luglio 1892, avrà luogo, a cominciare dal giorno stesso, presso gli Stabilimenti, le Banche e le Casse qui sotto indicate, contro consegna della cedola n. 4.

Milano, 5 giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano Cassa Sociale.
» Banca Generale.
Roma Banca Generale.
Firenze M. Bondi e Figli.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Napoli Cassa Sociale.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Bologna Banca Popolare di Credito.
Livorno A. e G. di V. Rignano.
Palermo I. e V. Florio.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Berlino, Francoforte s|M, Colonia, Londra, Vienna, Trieste, Amsterdam, Parigi, Lione, Bruxelles, Zurigo, Ginevra e Basilea.*

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 °/₀ Serie *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, garantite dallo Stato, create in forza della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 30 giugno 1892, avrà luogo, a cominciare dal 1° luglio successivo presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna: della Cedola n. 10 per le Obbligazioni di Serie *A*; della Cedola n. 9 per quelle di Serie *B*; della Cedola n. 7 per quelle di Serie *C* e *D*; della Cedola n. 6 per quelle di Serie *E*.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. **6.31** per cadauna Obbligazione delle dette Serie, e cioè:

Interessi		L. 7.50
Ritenute per imposta sulla Ricchezza mobile	L. 0.99	
» per tassa di circolazione .	» 0.17	
		L. 1.16
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione .		L. 6.34

Quanto al montare netto per Obbligazione da pagarsi per le *Cedole arretrate*, esso continuerà ad essere di L. 6.32 per quelle fino e compresa la scadenza del 1° luglio 1889, e di L. 6.33 per quelle scadute al 1° gennaio ed al 1° luglio degli anni 1890-91 ed al 1° gennaio 1892,

Milano, giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.
Visto: Il Delegato Governativo De Casa.

Ancona Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Bologna Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Catania Banca Nazionale nel Regno.
Firenze Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova Cassa Generale.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Livorno Banca Nazionale nel Regno.
Messina Banca Nazionale nel Regno.
Milano Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.
» Banca Generale.
» Banca di Credito Italiano.
Napoli Banca Nazionale nel Regno.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Palermo Cassa della Società It. per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Nazionale nel Regno.
Roma Cassa della Società It. per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino Banca di Torino.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Venezia Banca Nazionale nel Regno.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Amsterdam, Basilea, Berlino, Bruxelles, Colonia, Dresda, Francoforte s|M, Ginevra, Londra, Parigi, Trieste, Vienna, Zurigo,* presso le Banche all'uopo incaricate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Maggio* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4.075.00	11.090.95	1.239.10	1.269 80	3 128.45	3.700 35	5.904.35	4 666.50	1.518.00	5.895.10	3.698.80	980.20
Bagagli e Cani.	68.25	263.40	25.40	10.80	46 25	2.55	64.60	81 45	12.60	26.90	31.25	13.90
Merci a G. V. e P. V. Accel.	563.75	2.025.20	136.20	95.95	241.85	105.85	114.70	488.30	327.15	395.70	349.70	26.35
Merci a P. V.	4.903.55	7.034.40	874.35	1.737.35	914.65	79.85	3.389.80	2.319.75	1.150.55	2.015.45	1.090.45	473.00
Totali	9.610.55	20 413.95	2.275.05	3.113.90	4.431.20	3.888.60	9.473.45	7.556.00	3.008.30	8.333.15	5.170.20	1.493.45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 31 Maggio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4191**	**4152**	+ **39**	**872**	**632**	+ **240**
Media	**4176**	**4116**	+ **60**	**663**	**638**	+ **25**
Viaggiatori.	1,369,541 68	1,294,318 02	+ 75,223 66	46,241 83	70,307 28	— 24,065 45
Bagagli e cani. . . .	64,603 03	58,040 30	+ 6,562 73	831 01	2.417 49	— 1,586 48
Merci a G.V. e P.V. acc.	327,790 85	311,154 31	+ 16,636 54	8,655 48	16,123 12	— 7,467 64
Merci a P. V. . . .	1,512,693 65	1,397,707 26	+ 114,986 39	53,117 18	122,161 13	— 69,043 95
TOTALE .	3,274,629 21	3,061,219 89	+ 213,409 32	108,845 50	211,009 02	— 102,163 52
	Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 31 Maggio 1892.*					
Viaggiatori.	42,084,731 23	41,577,740 07	+ 506,991 16	2,116,345 19	2,392,343 28	— 275,998 09
Bagagli e cani. . . .	1,974,999 87	1,944,611 59	+ 30,388 28	74,665 85	88,121 86	— 13,456 01
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,481,637 25	10,170,047 80	+ 311,589 45	497,131 29	545,414 47	— 48,283 18
Merci a P. V. . . .	46,833,836 65	46,734,026 79	+ 99,809 86	3,071,582 25	3,681,364 50	— 609,782 25
TOTALE .	101,375,205 00	100,426.426 25	+ 948,778 75	5,759,724 58	6,707,244 11	— 947,519 53
	Prodotto per chilometro					
della decade.	781 35	737 29	+ 44 06	124 82	333 88	— 209 06
riassuntivo	24,275 67	24,399 03	— 123 36	8,687 37	10,512 92	— 1,825 55

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Cross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
Calais-maritime (ora inglese) Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
	Déjeun.							
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranso	Pranso					
Paris-Nord (Buffet) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 18 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa . . . —	—	—	10 50 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi . . . Par.	—	—	2 20 a.	—	—	6 40 a.	
Napoli . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo . . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
		1. 2. cl.		1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.		7 10 antim.		9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.		8 05 antim.		10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranso	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par		8 22 antim.		11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.		10 17 antim.		1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
		Déjeuner					
Amiens Par.		10 37 antim.		1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Arr.		12 34 pomer.		—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare Par.		12 26 pomer.		—	—	12 21 a.	
(ora francese) Arr.		1 24 pomer.		3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.		1 25 pomer.		3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres . . . —		3 20 pomer.		5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.		5 05 pomer.		7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.		5 05 pomer.		7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'**IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA** è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia d'*oro* ed una d'*argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino,* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano,* oltre ad una *Medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9), la Giurìa le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino,* l'Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d'onore,* ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giurìa per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'**IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA** ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

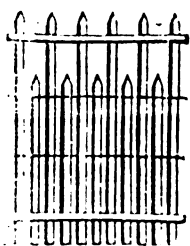
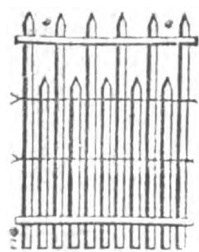
Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880, per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale* ed *Alta Italia,* la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato per la chiusura dei Parchi. Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO
Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulio*
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officiels des chemins de fer, paraissant depuis trente-neuf ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissaint toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
L'Express-Rapide (Indicateur des trains de vitesse) *imprimé en gros caractères.* . . » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix special de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs (sans les plans coloriés) . . . . . » 40
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris avec dix plans coloriés. 1 »

MACCHI, IZAR E C.

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27

(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

J. A. CHÊNET

Premiato Stabilimento di

Copertoni impermeabili

per ferrovie, tramvie spedizionieri, ecc.

TORINO

Via Cellini, 28

Riparazioni ed affittamenti di copertoni

LA PERSEVERANZA

Giornale che da 33 anni si pubblica ogni mattino in Milano

Politico-Scientifico-Letterario-Artistico-Commerciale-Agrario, ecc., ecc.

È uno dei più diffusi ed importanti giornali d'Italia, di grandissimo formato, di bella edizione, ricco di notizie telegrafiche e di informazioni proprie.

L'ABBONAMENTO costa soltanto:

L. **18** all'anno in Milano (a domicilio);
» **22** » franco nel Regno;
» **40** » » all'Estero.

Semestre e trimestre in proporzione.

Gli abbonamenti principiano tanto dal 1° che dal 16 d'ogni mese.

(Un numero costa **10** cent. in Italia; **15** all'Estero).

Abbonandosi al giornale si può avere con sole L. **3.60** (franco nel Regno), in luogo di L. **6.60**, la **Raccolta delle Leggi, Decreti, Regolamenti e Circolari governative**, che è un volume di oltre 1000 pagine che si pubblica ogni anno.

Gratis Manifesti e Numeri di Saggio.

Domande e Vaglia all'Ufficio della *Perseveranza* in Milano.

Tutti gli Uffici Postali ricevono gli abbonament

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Recentissime pubblicazioni:

MANUALE DELL'INGEGNERE CIVILE E DELL'ARCHITETTO

compilato dall'ing. G. CARIATI

Con 430 figure nel testo e 277 tabelle per gli usi della pratica.

Un vol. di 1000 pagine, nitidamente stampato legato in pelle Lire **10.**

Ing. DONATO SPATARO

IGIENE DELLE ABITAZIONI

VOL. II.

IGIENE DELLE ACQUE

Proprietà fisico-chimiche - Inquinamento - Analisi delle acque potabili - Idrologia - Generalità sulla circolazione delle acque - Idrografia sotterranea d'Italia - Valore sanitario delle varie acque in natura.

Un vol. in-8°, con 171 incisioni e 13 tavole cromolitogr., 1891. — L. **20.**

IL VOL. I: FOGNATURA DOMESTICA 1887, L. **18.**

Ing. E. BIANCHI-MALDOTTI

MANUALE DI IDRAULICA

Un vol. in-12°, con 63 fig., 1891. — Lire **6.**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria,* coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 18 Giugno 1892. NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Situazione dei lavori al 1° maggio 1892 (1).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano. — ***Movimenti di materie:*** Del corpo stradale resta solo una piccola parte di sistemazione delle scarpate, la quale richiede un rialzo di m³ 4880 ed uno scavo di m³ 1200 circa.

Opere d'arte: Le opere d'arte di luce non maggiore di m. 3 sono tutte ultimate, ad eccezione di 13 sottovia e 9 ponticelli mancanti ancora dei coronamenti. Le opere d'arte di luce da m. 3 a m. 10 sono tutte ultimate; e di quelle speciali rimangono solo da ultimarsi, perchè mancanti ancora dei coronamenti, n. 8 viadotti.

Gallerie: Sono tutte ultimate, ad eccezione del tratto artificiale della galleria Olcio, imbocco Lecco, di cui manca ancora un breve tratto di muratura in calotta e piedritti.

Case cantoniere: Ultimate, meno otto mancanti ancora di una parte dei finimenti e la coloritura.

Stazioni e fermate: Ultimata la fermata di Abbadia e la stazione di Mandello. Nella fermata di Olcio mancano i lavori di finimento nel cesso. Nella stazione di Lierna mancano le opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nei cessi; e nel piano caricatore manca il peso a bilico. Nella fermata di Fiumellate mancano i finimenti al fabbricato viaggiatori, una parte delle murature ed il tetto nel fabbricato cessi. Nella stazione di Varenna mancano alcune opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nei cessi; e nella stazione di Bellano mancano le opere di finimento in tutti i fabbricati.

Passaggi a livello: Tutti ultimati, meno le chiusure.

Opere di difesa e di consolidamento: Sono quasi tutte ultimate.

Armamento: Il 1° strato di massicciata è eseguito per ml. 22.925, ed il 2° per ml. 14.270. La posa del ferro è fatta per m. 19.450, il che è quanto dire che del 1° strato mancano ancora ml. 2475, del 2° m. 11.130 e della posa m. 5950.

2. Tronco Bellano-Colico. — Sono in corso le operazioni di esproprio e di tracciamento.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — ***Movimenti di materie:*** Ultimati, meno lievi sistemazioni.

Opere d'arte: Le opere d'arte di luce non maggiore di m. 3 sono ultimate, ad eccezione di due sottovia, mancanti ancora dei finimenti. Quelle di luce da m. 3 a m. 10 sono ultimate. Quelle speciali sono ultimate, ad eccezione di un viadotto a cui mancano i coronamenti.

Gallerie: Ultimate.

Case cantoniere: Ultimate.

Stazioni e fermate: Ultimata la fermata di Rapolla; delle altre mancano solo i lavori di finimento in tutti i fabbricati.

Passaggi a livello: Ultimati, meno le chiusure.

Opere di difesa e di consolidamento: In gran parte ultimate.

Armamento: Ultimato, meno la sistemazione, la quale però avanza celeremente.

2. Tronco Rionero-Potenza. — I lavori continuano ad essere limitati alla *grande galleria dell'Appennino ed a' suoi accessi*, i quali comprendono, oltre al corpo stradale per un tratto di metri 2841 n. 8 opere d'arte, fra cui n. 5 viadotti, n. 6 case cantoniere e le stazioni di Acerenza ed Avigliana.

In quanto agli *accessi*, si lavora nei movimenti di terra ed attorno ai viadotti presso i chilom. 59.658,50 e 56 173. Del primo sono fatte parte delle murature di fondazione della spalla lato Potenza, e parte dello scavo di fondazione di una pila; del 2° sono eseguite le fondazioni delle spalle e delle due pile, e metà delle murature d'elevazione della spalla Rocchetta e della prima pila. Dei fabbricati trovansi in corso di costruzione n. 5 case cantoniere ed il fabbricato delle stazioni di Acerenza e di Avigliana, nonchè il piano caricatore ed i cessi di quest'ultima stazione. Della

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° aprile 1892*, nel n. 21.

galleria Giardiniera manca soltanto la muratara di ml. 1 di arco rovescio e ml. 3 di calotta.

Nella *grande galleria* si lavora oramai da quattro attacchi, cioè dalle bocche e dal pozzo n. 2, e ben presto si aggiungeranno gli altri due attacchi mercè il pozzo n. 1, di cui mancano solo m. 17 di scavo e rivestimento. Dell'imbocco della galleria sono fatti i seguenti lavori:

Scavo in piccola sezione	m.	194
» in grande sezione	»	166
» strozzo	»	96
Muratura in calotta	»	162
» piedritti	»	89
Arco rovescio	»	70

Dal pozzo n. 2:

Scavo in piccola sezione	m.	44
» in grande sezione	»	32
» strozzo	»	21
Muratura in calotta	»	32
» piedritti	»	2
Arco rovescio	»	19

Dallo sbocco:

Scavo in piccola sezione	m.	350
» in grande sezione	»	333
» strozzo	»	296
Muratura in calotta	»	312
» piedritti	»	237

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

Movimenti di materie: A completare il corpo stradale mancano solo poche sistemazioni di scarpate.

Opere d'arte: Le opere d'arte di luce non maggiore di m. 3 sono ultimate, meno 16 a cui mancano ancora i coronamenti. Le opere di luce da m. 3 a m. 10 sono tutte ultimate. Delle opere speciali mancano i coronamenti a n. 12 solamente.

Gallerie: Ultimate.

Case cantoniere: Ultimate, ad eccezione di tre, a cui mancano le opere di finimento.

Stazioni e fermate: Ultimata la fermata di San Nicola e le stazioni di Rapolla-Lavello e Gravina. Nella stazione di Venosa mancano i serramenti, e la coloritura in tutti i fabbricati. Nella stazione di Palazzo San Gervasio manca la coloritura nel fabbricato viaggiatori, le serramenta nei cessi e parte delle murature; i pavimenti, il tetto e le serramenta nel fabbricato del rifornitore. Nella stazione di Spinazzola manca parte dei finimenti nel fabbricato viaggiatori; parte di muratura, il tetto, il pavimento e gli intonaci nel rifornitore; i pavimenti, le serramenta, il tavolato e gl'intonaci nella rimessa-locomotive. Nella fermata di Poggiorsini mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori e nei cessi; il soffitto, le serramenta, i pavimenti e gl'intonaci nel rifornitore. Nella stazione di Altamura mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori e le serramenta nei cessi. Nella fermata di Casale mancano i lavori di finimento nel fabbricato viaggiatori e l'intonaco nel rifornitore. Finalmente nella stazione di Santeramo restano da farsi le opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nel magazzino merci e collocarsi le serramenta nei cessi.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e consolidamento: In gran parte ultimate.

Armamento: La posa del ferro è completa, e così pure il primo strato di massicciata. Del secondo strato mancano ancora ml. 26.570.

IV. Linea Solmona-Isernia.

1. **Tronco Solmona-Canzano.** — *Movimenti di materie:* Ultimati, meno piccole sistemazioni di scarpate.

Opere d'arte: Le opere d'arte di luce non maggiore di m. 3 sono ultimate, meno n. 23 a cui mancano i coronamenti. Le opere di luce da m. 3 a m. 10 sono tutte ultimate. Le opere speciali sono ultimate, ad eccezione di n. 16 a cui mancano i coronamenti.

Gallerie: Tutte ultimate, ad eccezione della Pantano 2ª e delle due artificiali fra le progressive 22.390-22.445 e 24.170-24.225. Nella galleria Pantano 2ª mancano m. 61 di calotta; nella 1ª artificiale ml. 22 di volto e le teste. Nella 2ª artificiale m. 15 di piedritto e 17 di volto.

Case cantoniere: Tutte ultimate.

Stazioni e fermate: La stazione di Introdacqua è ultimata. In quella di Pettorano mancano le opere di finimento ed il tetto nel magazzino merci e l'intonaco nel rifornitore. Nella fermata di Canzano mancano le opere di finimento nella rimessa-locomotive, il tetto e parte di murature nel rifornitore ed il rivestimento della cisterna.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e di consolidamento: In gran parte ultimate.

2. **Tronco Canzano-Isernia.** — I lavori in questo tronco si limitano per ora alle due *grandi gallerie della Majella e di Montepagano, coi rispettivi accessi* da ambedue le parti. Questi lavori costituiscono i lotti 13-14 e 15-16.

Delle *opere d'arte* comprese in questi lotti si è fatto ancora poco, limitandosi il lavoro a tre soli ponticelli. Delle otto *case cantoniere* ne furono costruite quattro, cioè quelle che stanno agli imbocchi delle due gallerie. Nulla è ancor fatto in quanto alle due *stazioni* di San Pietro Avellana e Palena e nulla della galleria dell'Inghiottitore, lunga metri 466, presso il chilometro 43.000.

Le forze delle Imprese sono per ora concentrate nelle due gallerie, nelle quali si continua ancora a lavorare solo dalle bocche non essendo ultimati i pozzi.

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubbblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

(*Continuazione — Vedi N. 21 e 24*).

Nella esposizione del signor Ministro del Tesoro è detto che per le medesime si spenderanno:

nell'esercizio 1891-92	L. 10,000,000
» 1892-93	» 5,000,000
» 1893-94	» 10,000,000

Dalle cifre che siamo venuti esponendo si scorge che ancora per qualche esercizio le costruzioni ferroviarie importeranno un'annua spesa di circa 100 milioni, per ferrovie in regioni che ne erano più deficienti.

Nel quadriennio 1891-92 a 1894-95 l'Amministrazione prevede che saranno aperti all'esercizio chilometri 119 così ripartiti:

	Rete Mediterranea chilom.	Rete Adriatica chilom.	Rete Sicula chilom.	Totale
Esercizio 1891-92, dal 31 gennaio al 1° luglio 1892:				
Linee appaltate ad asta pubblica	9	—	—	
» » a licitaz. privata	14	—	—	223
» concesse alle Società	200	—	—	
Esercizio 1892-93:				
Linee appaltate ad asta pubblica	37	72	—	
» » a licitaz. privata	25	—	—	
» concesse alle Società	60	193	54	488
Roma-Segni	47	—	—	
Esercizio 1893-94:				
Linee appaltate ad asta pubblica	47	—	—	
» » a licitaz. privata	263	—	38	228
» concesse alle Società	14	27	39	
Esercizio 1894-95:				
Linee appaltate ad asta pubblica	—	32	—	
» » a licitaz. privata	—	—	67	180
» concesse alle Società	17	14	50	

IV.

Il disegno di legge sul quale il relatore della Giunta generale del bilancio, per l'onorifico mandato avutone dalla medesima nello scorso dicembre, riferisce alla Camera, ha sostanzialmente modificato il primitivo disegno di legge presentato nella seduta del 23 maggio 1891.

Sono apparse al Governo così gravi e imperiose le esigenze del Tesoro e della pubblica finanza, che a queste, si può ben asserire, quasi esclusivamente si è inspirato nelle nuove proposte. E queste ragioni furono già svolte nella relazione dettata all'egregio presidente della Giunta generale del bilancio, on. Cadolini, con la quale accompagnava alla Camera il disegno di legge per la convalidazione del Regio Decreto del 22 novembre 1891; e nella discussione che quel disegno di legge provocò nella Camera.

Si è allora disputato sul concetto esposto dal Governo, che le imposte richieste dovessero servire a far fronte alle spese per le costruzioni ferroviarie che ancora rimangono a carico diretto dello Stato. Su ciò è oziosa ora ogni osservazione, poichè i provvedimenti proposti sono già legge dello Stato, e con grande benefizio concorrono a rinforzare la finanza, e indicano che il Parlamento vuole combattere il disavanzo, e ricondurre nel bilancio il pareggio, da cui di tanto ci eravamo discostati.

Ma un altro concetto ha espresso il Governo, ed è quello di por termine alle emissioni per le costruzioni condotte direttamente dallo Stato e, ridotto lo stanziamento in una misura compatibile, farne carico alle ordinarie risorse del bilancio.

È specialmente con criteri di finanza e di tesoro che si deve adunque esaminare il presente disegno di legge, come indicò con convinta e efficace parola il signor Ministro del tesoro nella sua recente esposizione finanziaria.

Con la teoria della trasformazione dei capitali, estesa oltre ogni ragionevole interpretazione e applicata a lavori che non danno luogo di certo a un simile fatto economico, e con la conseguenza che ne è quasi il legittimo corollario di provvedere a molte opere pubbliche con le emissioni, si è data una forma al bilancio che rende meno facile valutarne la reale condizione e ha condotto a ingrossare il debito pubblico, sotto forme varie bensì, ma tutte a un modo onerose. Rientrare entro limiti più razionali sarebbe sempre opportuno, ma ora è una necessità, a giudizio del signor Ministro del Tesoro, quando virilmente si voglia rialzare il credito dello Stato, e si rimanga persuasi che continuare nelle emissioni è opera, se non impossibile, certo assai ardua fino a che permangano le cattive condizioni dei mercati finanziari, fino a che il nostro paese non sia uscito dalla faticosa liquidazione di tante intraprese industriali e edilizie, con scarsa ponderazione iniziate, e, quello che è più grave, compiuto con capitale in gran parte raccattato a prestito dall'estero.

Già il Parlamento in più occasioni si è mostrato convinto delle difficoltà ora accennate, e pur troppo dimostrate dall'esito delle varie vendite delle obbligazioni 3 0|0, come apparisce dai prospetti che sono nella Relazione del Ministro del Tesoro del tempo, onorevole Giolitti, con cui egli accompagnava il disegno di legge per la sostituzione del titolo 4 per cento alle antiche obbligazioni.

Certo, quando si tenga presente che le passività dello Stato sommavano al 30 giugno 1890 a oltre 13 miliardi, che il debito consolidato vi concorreva per 9 miliardi e 108 milioni, e i debiti redimibili per 2 miliardi 692 milioni, quando si ricordi che il debito delle Provincie oltrepassava i 170 milioni, e quello dei Comuni il miliardo, si comprende che la facoltà di fare debiti sia di molto scemata. Lo sia tanto più per considerazioni d'indole morale, poichè lo Stato che ricerca il creditore, e il creditore estero specialmente, si pone in una condizione di debolezza pericolosa.

D'altronde non si deve dimenticare, che quando piaccia alla Camera di approvare il presente disegno di legge, emissioni, anche rimanendo nel solo campo delle ferrovie, converrà pur farne per provvedere al pagamento dei lavori concessi a licitazione privata, e in maggior copia per i bisogni delle linee in esercizio.

Non è materia di questo disegno di legge; ma è certo, e lo si è ripetuto da uomini autorevoli nella Camera, che non sono lievi i bisogni delle Casse per gli aumenti patrimoniali, ai quali è giocoforza provvedere con accensione di debiti.

Il Relatore, che nulla ha da mutare dei giudizi, modestamente sì, ma costantemente professati sulla necessità delle opere pubbliche per porre in grado il Paese di svolgere la propria attività e di combattere in buone condizioni le battaglie della concorrenza, sente però che ogni giorno ha le sue necessità e che d'altronde anche la teorica della trasformazione dei capitali ha un limite che non può essere varcato.

In solenni discussioni della Camera fu sostenuto il principio che con i mezzi ordinari del bilancio si debba far fronte a quella parte di capitale che corrisponde alla differenza tra l'interesse delle somme dispendiate sulle ferrovie e il reddito delle medesime. Va ricordato che la legge del 1885 sostituì al consolidato un debito ammortizzabile, e che la concessione delle Sarde più efficacemente indicò il pensiero del Ministro del tempo, espresso del resto in più occasioni alla Camera, di far sopportare al bilancio ordinario parte del carico per la costruzione delle ferrovie. I compianti Sella e Minghetti avevano già svolta ampiamente questa tesi; in un discorso dell'onorevole Perazzi sono dimostrazioni, ricerche e considerazioni sul reddito delle ferrovie molto importanti. Anche la pregievole monografia pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici per l'Esposizione di Parigi, contiene dei computi su questa materia. Più recentemente, nella seconda edizione di una bella pubblicazione del commendatore Bodio, Direttore generale della statistica, sopra alcuni indici misuratori del movimento economico in Italia, è condotto con molto acume uno studio sui prodotti diretti o indiretti delle ferrovie, ed è indicato il metodo seguito dal dott. C. Sax, approfondito poi dal prof. Launhardt, per valutare i vantaggi economici che esse producono.

In quella pubblicazione è computata la media dei prodotti diretti a meno del 2 per cento del capitale impiegato nelle ferrovie del Regno, soggiungendo però che la media significa poco, essendo formata dall'unione delle strade ferrate che rendono molto, con quelle che rendono pochissimo, od anche che dànno una passività di esercizio.

Ben diversa apparisce la condizione degli altri Paesi; e da un quadro che vi è allegato si scorge che nel Regno Unito l'interesse del capitale impiegato nelle ferrovie è del 4 per cento, in Francia del 3.99, in Germania del 5.35.

Vi sono i vantaggi del Tesoro per tasse e per minori spese; ma il loro ammontare di circa 90 milioni non serve ancora a coprire le passività del servizio degli interessi sul capitale impiegato nelle ferrovie, che supera i 200 milioni.

Quanto al computo dei vantaggi diretti e indiretti alla economia nazionale, esso è assai incerto, nè si eleva a cifra così cospicua da compensare la sua ineguale ripartizione, specialmente di fronte a una differenza passiva che lo Stato deve soddisfare con l'imposta.

È assai significativo il quadro che riportiamo dal libro citato:

ANNI	Chilometri di ferrovie in esercizio (Numero medio annuale)	Prodotto complessivo — Milioni	Prodotto chilometrico lordo	Prodotto chilometrico netto dalle spese di esercizio
1886	10,066	222	20,283	7,017
1887	11,556	241	20,876	7,282
1888	12,098	250	20,664	6,995
1889	12,878	255	19,799	6,676

Non è facile lo stabilire la quantità dei mezzi di comunicazione e di trasporto di cui un Paese ha bisogno, in un determinato istante, per svolgere tutta la propria attività.

Certo però un esame dei vari elementi componenti il reddito delle nostre ferrovie può indurre nel convincimento che il traffico delle nuove ferrovie non è tutto confluente, nè eccita traffici nuovi sulle linee già in esercizio.

Certo, a formarsi un chiaro concetto dello stato reale delle cose, occorrerebbe un parallelo di confronto del traffico sulle varie linee.

Comunque però, il fare pesare parte dell'onere delle costruzioni sul bilancio ordinario è assicurarsi di non creare un debito assai rilevante allo scoperto.

Ci piace a questo proposito ricordare alcune saggie considerazioni che il compianto Corbetta scriveva nella relazione sullo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1879:

« Qui sorgerebbe la questione intorno allo stabilire se all'annua spesa occorrente per le nuove costruzioni ferroviarie si debba far fronte intieramente con mezzi straordinari oppure se non convenga attuare quel concetto prudente, il quale consiste nel far pesare una parte di queste spese sul bilancio, non fosse altro per formarsi una specie di riserva aumentando il patrimonio senza accensione di nuovi debiti: riserva che dovrebbe corrispondere nel concetto moderno agli antichi tesori degli Stati, con questa grande differenza che mentre quelli rimanevano immobilizzati, le odierne riserve invece sarebbero impiegate nel modo più produttivo che immaginare e desiderare si possa da un popolo civile, quale si è quello di costruire strade, che sono i naturali veicoli del suo benessere.

« La vostra Commissione non intende soffermarsi a risolvere il grave soggetto, e neppure quello a cui accennava, con acuta indagine e con patriottico intento l'on. Sella nel suo memorabile discorso del luglio 1878, e cioè la convenienza di fare con mezzi ordinari di bilancio almeno quel tanto di nuove costruzioni ferroviarie le quali, dato l'aumento della popolazione, non rappresenterebbero già un incremento di patrimonio, ma una specie di congrua aggiunta allo stesso, onde la Nazione non si possa dire nè più povera nè più ricca ».

E ci sia anche consentito riportare un brano della Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici proponente la legge del 1888:

« Ma non è da oggi, che il Governo vi ha manifestato il pensiero che i mezzi ordinari del bilancio debbono essere adoperati in una certa misura a comporre lo stanziamento annuo destinato alla costruzione delle ferrovie complementari; che anzi l'articolo 5 del progetto di legge presentato alla Camera nella seduta del 18 aprile 1887, per autorizzazione di maggiori spese e di altri provvedimenti ferroviari, conteneva il precetto, che a cominciare dall'esercizio 1890-91 una somma non inferiore a 20 milioni si dovesse prelevare sui fondi ordinari del bilancio per completare il fondo annuale delle costruzioni ».

Il concetto, adunque, del Governo trae legittimità dai bisogni del credito e dalla necessità di dare una forma più sicura al bilancio; solo potrà farsi questione di limiti nell'applicazione.

V.

Lo scopo che si vuol raggiungere col presente disegno di legge è quello di provvedere per un quinquennio, oltre che al materiale mobile e di armamento, alle quote di concorso per le linee di IV categoria, ai rimborsi, alle stazioni di innesto delle linee concesse alle Società, ai più imprescindibili bisogni delle linee o tronchi in costruzione, rimandando a una legge nuova gli ulteriori provvedimenti, da avere efficacia quando fossero liquidati gl'impegni gia contratti. La nuova legge, a quanto ne scrive l'onorevole Ministro nella Relazione, dovrebbe essere dettata nel divisamento di compiere le costruzioni, per le linee d'interesse generale o già decretate con il metodo di una annuità fissa, per le linee di minore importanza con un contributo.

Non è precisato quale sistema, tra i vari che pongono capo alla annuità fissa, il Ministro intenda prescegliere; però, nell'accompagnare le risposte ai quesiti mossigli dalla Commissione, così egli si esprime:

« Nel concetto del Ministro dei Lavori Pubblici sta che, dato il fondo di 30 milioni di spesa effettiva, e tolto da questo la quota afferente alla dotazione del materiale rotabile, le opere nuove rimandate alla legge speciale si potrebbero prestare, quando ogni altra specie di emissione fosse compiuta, a combinazione di provvedimenti per il compimento delle opere stesse senza maggiori oneri per il bilancio. E sino a quando la parte disponibile dei 30 milioni non fosse successivamente impegnata, essa resterebbe per sopperire alle eccedenze di cui facemmo cenno negli allegati prospetti ».

Il pensiero di procedere col sistema dell'annualità fissa anche per le ferrovie che rimanevano a carico del Governo dopo la legge del 1888, fu espresso dal Ministro del tempo nei seguenti termini:

« Per le quali cose noi desideriamo mettere la Camera in sull'avviso, che il Governo non intende punto rinunciare al disegno di applicare trattative colle Società esercenti per affidare alle medesime, secondo le condizioni dell'articolo 3, la costruzione delle ferrovie indicate in detto articolo, che per contratto sono in diritto e nell'obbligo di esercitare, nel qual caso, allora cioè che si giungesse a stringere gli accordi, per tutte o per alcune delle linee anzidette, le relative convenzioni dovrebbero essere sottoposte all'approvazione del Parlamento ».

Un'esperienza antica e recente ha spesso dimostrato che quando l'annuità è pagata a colui che oltre la costruzione assume anche l'esercizio della ferrovia, si ha la più soda garanzia di una sollecita e buona costruzione.

È utile su questo argomento richiamarsi a quelle fonti che il Parlamento volle predisporre alle risoluzioni da prendere in materia di ferrovie, e perciò trascriviamo le conclusioni della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie: « Le Società assumono per tal modo, sgravandone lo Stato, tanto le alee del maggior costo della strada, quanto quelle del procurarsi i fondi: mentre la cauzione grossissima, che lo Stato ha nelle mani — giacchè è in possesso di un forte capitale delle Società e paga loro annualmente le sovvenzioni per le altre linee, come le Meridionali — e i grandi interessi, dai quali come esercenti, sono sempre legati allo Stato, garantiscono a questo l'esecuzione del contratto anche quando si presentino tristi eventualità, o crisi, che turbino il mercato del lavoro o quello del credito.

« Infine, non pagandosi alle Società nessuna sovvenzione, se non dopo che la linea o il tronco di linea è aperto all'esercizio, queste hanno interesse a costruire presto, mentre lo Stato non sopporta nessun onere sul bilancio durante il periodo della costruzione.

« Non entriamo qui a dire dei vantaggi d'indole amministrativa, politica e finanziaria, che riporterà lo Stato, sgravandosi di una enorme massa di lavori, di contratti, di complicazioni amministrative e di conseguenti spese, che, come ognun sa, hanno fin qui inceppato molto l'azione del Governo con detrimento piuttosto che con vantaggio dell'autorità e, secondo alcuni, anche un poco del regime parlamentare ».

Non è qui il caso di diffondersi a discutere in merito al sistema delle convenzioni, poichè di convenzioni non si occupa il presente progetto di legge; si può però fin da ora osservare, che quando in avvenire ne venissero presentate esse non potranno o difficilmente potranno essere vere e perfette concessioni, e ciò perchè da un lato abbiamo le recenti convenzioni del 1888, dall'altro la legge del 1885. Conviene anche tener presente la scadenza dei contratti ed aver cura di non pregiudicare le decisioni che potrà prendere il Parlamento, come anche di non creare, anzichè una completa rete sociale, linee di proprietà sociale tra le linee dello Stato. Non contraddicendo a quello che pare sia il piano del signor Ministro per l'avvenire, tanto più che gli aggravi del bilancio sarebbero per le linee comprese nelle convenzioni rimandati all'apertura all'esercizio delle medesime, non si saprebbe però consentire nella indeterminatezza dell'articolo 5, come è proposto dal Governo.

Se nelle gravi contingenze del tempo presente, se per raggiungere un nobile obbiettivo, che nella grande utilità sua e nella generalità dei suoi effetti deve produrre quella sistemazione sicura della pubblica finanza, da cui, solo, potranno avere pronta e sollecita soddisfazione gli interessi che si collegano alla esecuzione delle opere pubbliche, si

può chiedere al patriottismo delle popolazioni interessate al compimento di ripetute, solenni promesse, di attendere; l'attesa non deve essere indefinita, e perciò la vostra Commissione ha emendato l'articolo 5 nel senso che la legge promessa debba essere presentata entro il 1893.

Quando la viabilità ordinaria e quella provinciale e le bonifiche, e in genere tutta la struttura del bilancio dei lavori pubblici si riduce a proporzioni più moderate, e, secondo si crede dal Governo, più equilibrate con la potenza contributiva del Paese, anche le ferrovie possono soffrire senza danno grave una sosta.

La ferrovia deve sempre rappresentare il completamento di un sistema di opere pubbliche in una data regione; anzi se non trova le condizioni più proprie può anche, per un periodo di tempo, produrre delle gravi perturbazioni e delle delusioni.

Una ferrovia si potrebbe somigliare a un grande canale escavato a prosciugare una vasta palude. Se è compiuta tutta la rete dei canali secondari che vi conducano le acque dal comprensorio, il grande collettore compie la sua funzione essicatrice, se mancano i canali secondarî esso rimane opera e spesa infruttifera.

È anche utile ricordare che se la temporanea sosta sarà utilizzata prima di ogni cosa a liquidare un passato così pieno di sorprese, di incertezze e che tanto e così profondamente ha perturbato e perturba ogni previsione, e quindi a completare con cura gli studi di dettaglio, a perfezionare gli ordinamenti, a rendere più razionali molti elementi necessari alla costruzione delle opere, si potrà presto riguadagnare il tempo trascorso nell'attesa, e l'avvenire, ciò che deve essere nel desiderio vivo di tutti, sarà meno fecondo del passato di delusioni. Oggimai l'Amministrazione possiede uomini egregi, elementi buoni e numerosi e anche specializzati per quelle organizzazioni che sono necessarie a risolvere bene il problema delle ferrovie. Occorre solo che sieno rotti gli indugi a dare consistenza definitiva ai Corpi tecnici che sono alle dipendenze del Ministero dei Lavori Pubblici, perchè nella esatta ripartizione delle attribuzioni, nella interezza delle funzioni e delle responsabilità, abbia il personale la dovuta sicurezza di carriera, la chiara delimitazione delle proprie funzioni, il necessario stimolo al progredire, le giuste soddisfazioni morali a cui ha diritto.

Ma se a nuove convenzioni si dovesse venire, conviene presieda alla scelta delle ferrovie un criterio razionale.

Sembra opportuno che sieno compiute dallo Stato le ferrovie di avanzata costruzione, come la Parma-Spezia, la Faenza-Firenze, la Parma Brescia-Iseo, come pure che sieno condotti innanzi alcuni tronchi che servono a dare alle opere già compiute una qualche obbiettività.

Però un lungo indugio a prendere una risoluzione riescirebbe dannoso, perchè l'esercizio di tronchi isolati di linea presenta due inconvenienti: l'uno di obbligare a fare impianti provvisori sulle stazioni temporaneamente di testa, e l'altro che consimili esercizi, mentre presentano necessità spiccate di servizio e inconvenienti, danno il minor vantaggio economico generale. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI — **Cenni monografici sui singoli Servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1884-85-86-87-88-89-90** compilati in occasione della Esposizione Nazionale di Palermo degli anni 1891-92 a complemento delle monografie pubblicate per l'Esposizione Universale di Parigi del 1878, per l'Esposizione Nazionale di Milano del 1881 e per l'Esposizione Nazionale di Torino del 1884. — *Roma, Tipografia Nazionale di G. Bertero, 1891.*

Del *Catalogo dell'Esposizione collettiva del Ministero dei Lavori Pubblici all'Esposizione Nazionale di Palermo del 1891-92*, dicemmo nella « Bibliografia » del n. 21; nella quale accennammo al programma adottato dal Ministero dei Lavori Pubblici in occasione dell'Esposizione Nazionale di Palermo — programma identico a quello adottato per le precedenti Esposizioni di Parigi, Milano e Torino — e riassumemmo brevemente le tre Parti del Catalogo stesso, corrispondenti alle tre Parti della *rassegna* o *conto-reso* di quanto il Ministero dei Lavori Pubblici aveva eseguito nel periodo compreso tra le due Esposizioni Nazionali di Torino (1884) e di Palermo (1891). E notammo appunto come, per la consecutiva attuazione di un identico programma nelle quattro successive Esposizioni di Parigi, Milano, Torino e Palermo, la storia dell'attività del nostro Ministero dei Lavori Pubblici è ora completata per un trentennio.

***

Delle tre Parti della *rassegna* — e perciò del Catalogo — costituiscono la prima questi *Cenni monografici*, ecc., di cui ora diciamo. Li abbiamo ricevuti, come altre pubblicazioni concernenti la speciale Mostra collettiva del Ministero dei Lavori Pubblici all'Esposizione di Palermo, dal Ministero stesso; ed a questo ne rendiamo grazie.

È un grosso e ricco volume in foglio, di XII-530 pagine.

Sulla ragione e divisione del lavoro — succintamente esposte nella « Introduzione » — non occorre che ritorniamo dopo quanto abbiamo già esposto nella preaccennata nostra « Bibliografia » del n. 21.

Alla poderosa mole del volume non risponde — sì da dirne convenientemente in rapporto alla copia ed importanza degli studi e delle statistiche — l'esiguo spazio del nostro periodico; dobbiamo perciò ridurre l'opera nostra ad annunciare l'ordine delle notizie svolte nel volume stesso, e cioè:

1. Strade nazionali — 2. Strade provinciali — 3. Strade comunali obbligatorie — 4. Tramvie — 5. Ordinamento delle Strade ferrate — 6. Costruzione delle Strade ferrate. — 7. Esercizio delle Strade ferrate — 8. Fiumi — 9. Bonifiche — 10. Porti.

Per ciascuno di questi Servizi sono riportate le Leggi pubblicate nel settennio 1884-90 con numerose Tabelle, annesse ad ogni singola legge, circa la ripartizione annuale delle somme spese, circa l'indicazione delle opere e il loro progressivo sviluppo secondo le diverse provincie ed i compartimenti.

In fine al volume sta la « Conclusione » — firmata dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Ascanio Branca, e datata da Roma dicembre 1891 — la quale così incomincia: « In questa Relazione venne esposto ciò che nel settennio 1884-90 fu intrapreso o compiuto in fatto di lavori e provviste dipendenti da questo Ministero; ed ebbe in essa maggiore svolgimento la narrazione di quelle riforme del servizio o le vicende di quelle opere che, per la grandiosità del concetto, per l'ingente spesa e pel fine cui sono destinate, debbono di preferenza chiamare l'attenzione della R. Amministrazione e di quanti si occupano del bene pubblico ».

Riassunte poscia le notizie contenute nel volume, così termina la ministeriale Conclusione:

« Non si è certo in grado di dire esattamente l'ammontare di tutte le spese incontrate per Lavori Pubblici nel settennio 1884-90, dappoichè molte liquidazioni di lavori, specialmente quelle relative alle ferrovie a motivo della loro mole, sono ancora in corso di compilazione; inoltre diverse questioni colle Imprese costruttrici pendono davanti ai Tribunali ordinari od ai Collegi arbitrali. Però in via approssimativa, e tenendo presente che il numero delle strade nazionali è scemato per la costruzione di linee ferroviarie parallele ad esse, per cui molte delle dette strade passarono nel novero delle provinciali (articolo 11 della Legge 20 marzo 1865, n. 2248, sui Lavori Pubblici) e poche sono quelle costruite *ex-novo*, il conto riesce come segue:

a) 5000 chilometri circa di strade provinciali costruite od in corso di costruzione	L.	250,000,000
b) Strade comunali obbligatorie costruite od in corso di costruzione	»	150,000,000
c) 954 chilometri di tramvie costruite	»	30,000,000
d) 3407 chilometri di nuove linee ferroviarie costruite	»	1,200,000,000
e) Lavori e provviste sulle linee in esercizio	»	366,000,000
f) Lavori lungo i fiumi	»	107,000,000
g) Lavori di bonificazione	»	25,000,000
h) Lavori dei porti e fari	»	93,000,000
Sommano in totale	L.	2,221,000,000

« Delle quali 1,850,000,000 circa a tutto carico dello Stato ed il rimanente a carico delle Provincie, dei Comuni ed altri enti interessati.

« Alla spesa di L. 1,850,000,000 bisogna aggiungere altri 50 milioni circa per le spese di Amministrazione centrale, del Real Corpo del Genio Civile, del Regio Ispettorato Generale delle Strade ferrate, per sussidi e concorsi nelle diverse opere pubbliche, per fabbricati, ecc., per cui essa nel complesso diviene di L. 1,900,000,000 circa.

« Se a questa somma si aggiunge infine l'ammontare delle spese sostenute nei ventitre anni dal 1861 a tutto il 1883, si avrà che

per lavori e servizi pubblici, sotto la direzione di questo Ministero, dalla costituzione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1890, furono pagate circa lire 5 miliardi e 600 milioni; somma ingentissima, la quale servì ad ingrandire il patrimonio nazionale, a favorire lo sviluppo di molte industrie, specialmente meccaniche, a scongiurare in più d'una occasione crisi operaie, a mantenere il paese all'altezza delle accresciute esigenze della civiltà ed infine a fargli conquistare uno dei posti principali nel consorzio europeo ».

Alle *Tramvie* ed alle *Strade ferrate* — per la natura del nostro periodico — ci soffermiamo specialmente riportando il preciso indice delle materie.

***

TRAMVIE. — Notizie storiche e disegno di legge per le tramvie (1). — Elenco delle tramvie a trazione meccanica in esercizio al 31 dicembre 1890 (2).

***

STRADE FERRATE. — *Parte I. Ordinamento ferroviario.* — I. Introduzione; II. Le nuove reti; III. Le convenzioni ferroviarie; IV. Attuazione del nuovo ordinamento; V. Commissioni di valutazione e di consegna; VI. Regio Ispettorato generale delle Strade ferrate; VII. Consiglio delle tariffe; VIII. Collegio arbitrale; IX. Casse di pensione e di soccorso; X. Commissione per le linee di quarta categoria; XI. Legge 24 luglio 1887 per sovvenzioni a linee da concedersi all'industria privata; XII. Liquidazione dei conti al 30 giugno 1885.

Parte II. Costruzioni ferroviarie. — Premesse.

Legge 22 marzo 1885, n. 3011 (serie 3ª), che dà facoltà al Governo di fare concessioni di Strade ferrate nell'isola di Sardegna. — Legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª) che autorizza la maggiore spesa di L. 121,000,000 per la costruzione delle ferrovie complementari. — Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) con la quale sono approvate le convenzioni stipulate tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze (interim del Tesoro) e le Società esercenti le reti dell'Adriatico, del Mediterraneo e della Sicilia, per la costruzione di ferrovie complementari. — Convenzioni annesse alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª). — Legge 7 aprile 1889, n. 6006 (serie 3ª), concernente il contributo nella spesa di costruzione delle Strade ferrate nell'isola di Sardegna. — Legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) concernente le concessioni di ferrovie pubbliche e le sovvenzioni da accordarsi alle medesime. — Legge 30 marzo 1890, n. 6751 (serie 3ª) che autorizza la creazione di titoli speciali per il pagamento delle spese di costruzione di linee ferroviarie. — Legge 2 luglio 1890, n. 6930 (serie 3ª) con la quale si provvede a che le spese fatte con emissione di obbligazioni ferroviarie 3 per cento siano fatte da ora innanzi mediante emissione di obbligazioni di Stato del valore nominale di L. 500, fruttanti l'interesse del 4 per cento. — Legge 20 luglio 1890, n. 7008 (serie 3ª) con la quale viene fissata la distribuzione in diversi esercizi della spesa per le costruzioni ferroviarie indicate nelle tabelle *A* e *B* annesse alla Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (3).

Costruzioni per conto diretto dello Stato, autorizzate con leggi anteriori a quella del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) — e cioè: le ferrovie Calabro-Sicule in tre distinti periodi; la ferrovia Ligure; e la ferrovia Savona-Bra e Cairo-Acqui.

Costruzioni per conto diretto dello Stato, autorizzate con la legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) — ossia le ferrovie complementari.

Linee o tronchi di linee costruite nel settennio 1884-90. — Queste sono 91 per una lunghezza complessiva di chilometri 3,363.850. Di esse specificasi la categoria (1ª, 2ª o 3ª) e la Rete (Mediterranea, Adriatica, Sicula o secondaria). Per le più importanti, cioè: 1. Succursale alla ferrovia di Giovi; 2. Linea Roma-Solmona; 3. Linea Parma Spezia; 4. Linea Eboli Reggio; 5. Linea Cuneo-Ventimiglia; 6. Linea Faenza-Firenze; 7. Linea Bologna-Verona; 8. Linea Gozzano-Domodossola; 9. Linea Ivrea-Aosta; 10. Linea Avellino-Benevento; aggiungonsi brevemente come ed in quali condizioni vennero condotti i lavori, alcune particolarità topografiche e le difficoltà incontrate.

(1) In questi *Cenni monografici* le notizie storiche arrivano, naturalmente, soltanto sino al Disegno di legge, ripresentato emendato dal Ministro dei Lavori Pubblici, senatore Finali, alla Camera dei Deputati nella seduta del 23 gennaio 1891. — Per il successivo andamento parlamentare del Disegno stesso, vedasi il richiamo nella nostra « Cronaca parlamentare » del n. 14 del corrente anno, a pag. 212, sotto *Senato*. (*N. d. R.*)

(2) Vedansi in proposito i numeri del *Monitore* 24 e 25 del 1891, nel quale riassumemmo in due elenchi — per Provincie e per Società esercenti — ampia parte di tale statistica, l'ultima pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici. (*N. d. R.*)

(3) Come per le *Tramvie* anche per le *Ferrovie*, annotiamo che questa rassegna delle leggi si arresta naturalmente a tutto il 1890, mentre parecchie altre leggi furono dipoi promulgate. — Essendochè di tutte queste leggi e delle successive fu pubblicato a suo tempo il testo nel *Monitore*, così rimandiamo per richiamo i nostri lettori alla *nota 1*, a pag. 324 del n. 21, nella quale appunto abbiamo annotate in ordine cronologico le principali leggi ferroviarie promulgate nel ventennio, aggiungendovi l'indicazione del numero del *Monitore* in cui furono pubblicate. (*N. d. R.*)

Parte III. Esercizio ferroviario. — Premesse.

Legge 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª), che autorizza la spesa di lire 84,000,000 per lavori e provviste d'interesse militari per le Strade ferrate in esercizio.

Notizie diverse intorno all'esercizio delle Strade ferrate italiane. — Sono quindici quadri: 1. Lunghezza delle Strade ferrate in esercizio al 31 dicembre 1888, concessionari ed esercenti; 2 Linee e tratti di linee sulle quali è attivato il servizio a doppio binario dal 31 dicembre 1890; 3. Numero, percorrenza e composizione dei convogli; 4. Percorrenza delle locomotive e dieveicoli; 5. Distinzione per categori della percorrenza dei convogli utili; 6. Movimento dei viaggiatori;a 7. Prodotto dei viaggiatori, depurato dalle tasse erariali; 8. Movimento della grande velocità e della piccola velocità accelerata; 9. Prodotti della grande velocità e della piccola velocità accelerata, depurati dalle tasse erariali; 10 e 10 *bis*. Movimento della piccola velocità; 11. Prodotti della piccola velocità, depurati dalle tasse erariali; 12 e 12 *bis*. Spese di esercizio sostenute dalle Società esercenti nell'anno 1888; 13 e 13 *bis*. Accidenti e loro conseguenze; 14. Elenco delle stazioni il cui introito nel 1888 ha oltrepassato le L. 100,000 15. Situazione finanziaria delle Società ferroviarie al 31 dicembre.

Lavori e provviste per le linee in esercizio.

Commissione d'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari.

***

L'esiguità dello spazio del nostro periodico — lo ripetiamo — non ci permette di dare quello sviluppo, che vorremmo e che davvero meritansi la copia e l'importanza di questi *Cenni monografici*, alla nostra recensione bibliografica.

A noi basta fermare su di essi l'attenzione dei nostri lettori; essendochè siamo certi di indirizzarli ad un vasto e sicuro campo di studi delle nostre cose ferroviarie.

Ingegneri P. VEROLE ed R. BIANCHI. — **Cenni sulle applicazioni dell'elettricità alle ferrovie ed alle tramvie.** — *Dagli Atti del Congresso degli Ingegneri ed Architetti in Palermo nel 1892.*

Rammentando di avere nel n. 19, pag. 289, pubblicato una dotta memoria sull'*Applicazione della trazione elettrica alle ferrovie*, siamo lieti ora di far cenno di questa accurata rassegna che gli egregi Autori — ben conosciuti nel campo scientifico dell'applicazione delle teoriche elettriche (1) — hanno redatta per invito della Presidenza del Comitato del Congresso di Ingegneri e di Architetti in Palermo.

Il tema 2º — svolto nella rassegna di cui trattiamo — della Sezione IV (Costruzione ed esercizio delle Strade ferrate; loro rapporti con la sicurezza, l'economia e la legislazione) era così concepito: *Visto i risultati finora ottenuti nelle applicazioni dell'elettricità all'esercizio delle ferrovie e delle tramvie, esaminare quali di tali applicazioni presentano maggiore convenienza e lascino sperare un maggiore sviluppo pratico.*

E gli egregi Autori hanno ampiamente e praticamente svolto il tema stesso nei seguenti capitoli: — Trazione elettrica, considerata nei suoi diversi sistemi e nei suoi vantaggi in confronto colla trazione animale e colla trazione a vapore; telferaghi o telefori; — Illuminazione elettrica dei treni, considerata essa pure nei suoi differenti sistemi; — Freni elettrici, applicati agli ordinari treni a vapore e loro categorie; — Apparecchi elettrici di controllo dei segnali lungo la linea; — Apparecchi elettrici di controllo dell'accensione dei fanali per segnali; — Apparecchi elettrici tra il personale di linea e quello di stazione; — Segnali lungo la linea manovrati elettricamente; — Apparecchi elettrici per l'esercizio del blocksistema; — Illuminazione elettrica delle stazioni e delle officine di riparazione; — Altre applicazioni.

Die Eisenbahnen des europäischen Russland mit Theilen der angrenzenden Länder und Klein-Asien. — *Artaria e C., Vienna, 1892.*

Di questa *Carta delle Strade ferrate della Russia d'Europa con parte dei paesi limitrofi e dell'Asia Minore*, dobbiamo ripetere quanto abbiamo già detto nel n. 4, pag. 54, della *Carta delle Strade ferrate dell'Austria-Ungheria*, ecc., edita dallo stesso Artaria.

Nitida nel suo complesso, chiara e precisa nei suoi particolari, essa distingue le ferrovie secondo le diverse reti (Stato o Società private) e linee, indicando per le une e per le altre la rispettiva lunghezza.

Essa contiene inoltre due speciali carte, alla scala del 1 : 1,500,000, per le ferrovie che fanno capo a Pietroburgo ed a Mosca.

(1) Di altre pubblicazioni dell'ing. *Pietro Verole* ci occupammo già parecchie volte; ricordiamo specialmente la « Bibliografia » nel n. 16 del 1891, pag. 246.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Approvazione del Disegno di Legge per l'esercizio provvisorio di sei mesi del bilancio 1892 93.* — La discussione, di cui già dicemmo nella « Cronaca » del n. 24, ebbe termine nella seduta dell'11 corrente; nella quale l'on. Giolitti, presidente del Consiglio, pregò la Camera che il voto avesse luogo sul seguente emendamento proposto dal Ministero al progetto della Commissione (1): « all'articolo 1°, alle parole: *e non oltre il mese di luglio 1892*, si sostituiscano le altre: *e non oltre il mese di dicembre 1892* ».

Nella votazione a scrutinio segreto, questo emendamento ministeriale riuscì approvato con voti 261, contro 189; 1 astenuto.

Approvati dipoi i due successivi articoli, l'intero Disegno di Legge ebbe 256 voti favorevoli e 72 contrari.

La Camera approvò l'esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1892.

Aggiornamento della Camera. — Nella seduta del 15 corrente la Camera, su proposta del Presidente, prorogò le sue sedute.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Commissione per le prove statiche e dinamiche delle travate del gran ponte sul Po presso Cremona.

Facendo seguito alle informazioni del n. 24, pag. 375 — circa l'istanza dell'Ufficio del Genio Civile di Cremona, che ha la sorveglianza dei lavori del ponte in ferro sul Po, a doppio uso della strada provinciale Cremona Piacenza e della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, per la nomina della Commissione incaricata delle prove statiche e dinamiche delle travate stesse — accenniamo che la Commissione fu composta dei seguenti membri del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate: comm. Bussi, Ispettore superiore; cav. Saccardo, Ispettore capo; cav. De Casa, Ispettore capo.

><

Progetti di lavori dell'Adriatica.
(Consolidamento di trincea lungo la linea Foggia-Napoli).

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di lavori di consolidamento della trincea di Mascambruno al Km. 111.350, *della Ferrovia da Foggia a Napoli.*

Il progetto considera due sistemi di difesa cioè: sistemazione della frana mediante fognatura; consolidamento della frana mediante costruzione di una galleria artificiale, della lunghezza di m. 130. La Società ritiene più conveniente il secondo sistema, avuto anche riguardo che la spesa all'uopo occorrente sarebbe di L. 134,000, e cioè minore di L. 10,000 di quella che occorrerebbe qualora si volesse costruire la fognatura.

La Società proporrebbe che si provvedesse alla esecuzione dei lavori mediante appalto a licitazione privata.

(*Consolidamento di rilevato stradale lungo la linea Roma-Firenze*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per lavori di consolidamento del rilevato stradale fra i chilometri 134.650 e 135.150 *della linea Roma-Firenze.*

La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 43,000, ed alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere parte in economia e parte a cottimo per trattativa privata.

I lavori proposti consistono nell'allargamento con buone materie ghiaiose dal lato a monte e nello spostamento successivo dei binari in guisa da allontanarsi dalla frana della scarpa a valle.

(1) Vedi « Cronaca » del n. 24 sotto *Bilanci.*

><

Ferrovia Barletta-Spinazzola.
(Progetto esecutivo di variante).

La Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto esecutivo della variante fra i chilom. 57.289.93 e 60.270.75 della linea Barletta-Spinazzola compilato in relazione alle superiori disposizioni.

In dipendenza di una tale variante la lunghezza della intera linea prevista in chilometri 65.79344 viene ridotta di metri 52.43 e così a metri 65,741.01.

La Società domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche come dichiarazione di pubblica utilità.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.
(Stato lavori galleria Pietrafitta al 1° giugno 1892).

Il giorno 16 del mese di maggio venne iniziato lo scavo di avanzata della galleria di Pietrafitta, lunga m. 1602.80 che è l'opera più importante del tronco della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, compresa fra Cosenza e Pietrafitta, in appalto alla Impresa Aletti-Adone.

A tutto maggio vennero scavati m. 17 di piccola sezione dall'imbocco Nocera, e finora il terreno è costituito da argille schistose compatte perfettamente asciutte.

I lavori del tronco non hanno ancora raggiunto uno sviluppo soddisfacente a motivo che restano tuttavia da completare le strade di servizio; che sono appena iniziate le cave di pietra da lavoro; e che devesi ancora attivare la fabbricazione dei mattoni.

><

Ferrovia Parma-Spezia.
(Stato lavori grande galleria Borgallo al 1° giugno 1892).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della grande galleria del Borgallo, in costruzione lungo la ferrovia da Parma a Spezia.

	Imbocco		
	Parma	Spezia	Totale
Scavo			
Piccola sezione . .	2748 —	4299 —	7047 —
Grande sezione . .	2719.80	4282 —	7001.80
Strozzo	2712 —	4264 —	6976 —
Muratura			
Calotta	2719.20	4274 —	6993.20
Piedritti	2711.50	4261 —	6972.50
Arco rovescio . .	2709 —	1104 —	3813 —

Il lavoro eseguito nel mese di maggio p. p. risulta come segue: *Scavo:* avanzamento superiore m. 9.20; cunicolo inferiore m. 35.30; grande sezione m. 9; strozzo m. 3. — *Muratura:* calotta m. 6; piedritti m. 21; arco rovescio m. 28; tombino m. 28.

La lunghezza totale della galleria del Borgallo è di m. 7973.67 di cui m. 7709.54 a foro cieco ed il rimanente di galleria artificiale. Quest'ultima trovasi già ultimata.

><

Fabbisogno di materiale metallico d'armamento per tronchi della linea Siracusa-Licata.

È stato sottoposto all'approvazione governativa il fabbisogno del materiale metallico occorrente per l'armamento dei tronchi da Modica a Comiso e Comiso-Terranova nella ferrovia da Siracusa a Licata.

Il quantitativo ed il peso del materiale suddetto risultano dal seguente specchietto:

Rotaie da m. 9.00,	N.	10,114	tonn.	3,276.936
» da m. 8.94,	»	2,193	»	705.795
» da m. 6.00,	»	22	»	4.752
» da m. 5.00,	»	10	»	1.800
» da m. 4.00,	»	48	»	6.912
Stecche a corniera	»	25,435	»	203.480
Chiavarde con rosetta	»	53,376	»	30.498
Piastre di fondo	»	87,841	»	188.859
Arpioni	»	280,258	»	117.708

><

Per una funicolare aerea in servizio della miniera Bett (Pinerolo).

Siamo informati che il Direttore della miniera del Bett, di proprietà della Compagnia dei rami e zolfi di Pinerolo — Società anonima costituitasi in Torino — ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione dell'impianto di una funicolare aerea per il trasporto del minerale della miniera, che si trova a m. 2700 sul livello del mare, ad una località prossima al villaggio denominato Troncea.

La funicolare consisterebbe in due funi metalliche fisse alle loro estremità, ed in puleggie nelle cui gole passerebbe un'altra fune metallica alla quale sarebbero appesi i vagonetti per il trasporto del minerale. La lunghezza della funicolare sarebbe di m. 3000 circa. — Essa non richiederebbe l'uso di alcuna forza motrice perchè i vagonetti carichi farebbero salire i vagonetti vuoti.

Il prefato Direttore assicura che la costruzione della funicolare, dando maggiore sviluppo alla miniera, arrecherebbe un possibile vantaggio alla popolazione di quella vallata.

><

Ferrovia del Gottardo.

(Dal 20° Rapporto di gestione della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1891 alla prossima Assemblea Generale del 25 corrente).

Abbiamo ricevuto il *20° Rapporto di gestione* — comprendente l'esercizio 1891 — che sarà letto il 25 corr., all'*Assemblea Generale degli Azionisti*, della quale pubblicammo l'*Ordine del giorno* nel n. 23, pag. 361.

Riservandoci di pubblicare — come di consueto, ogni anno — la nostra traduzione del Rapporto stesso, diamo intanto un cenno sommario sui punti principali concernenti l'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891.

Prodotti del traffico. — Complessivamente nel 1891 fr. 13,532,879.35 contro fr. 13,186,517.85 nel 1890; donde un maggiore introito di fr. 346,361.50 nell'esercizio 1891. Il prodotto chilometrico fu di fr. 48.843.62 nel 1891, contro fr. 47,761.59 nel 1890.

Spese dell' esercizio. — Complessivamente nel 1891 fr. 7,507,649.10 contro fr. 6,896,291.62 nel 1890; donde una maggiore spesa di fr. 611,357.48 nel 1891. La spesa chilometrica fu di fr. 28,224.24 nel 1891 contro fr. 25,925.91 nel 1890.

Prodotto netto dell'esercizio 1891. — La Direzione ed il Consiglio d'Amministrazione propongono: che sul prodotto netto dell'esercizio 1891, cioè su fr. 2,709,510.28 sia distribuito un dividendo del 6 0[0 equivalente a fr. 30 per azione; che il residuo, ossia il saldo attivo del conto profitti e perdite ammontante a fr. 309,510.28, sia riportato a conto nuovo dell'esercizio 1892.

><

Biglietti di andata e ritorno per comitive da Milano, Bologna, Firenze e Roma per Venezia, e da Firenze e Bologna per Livorno.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, visto che l'esperimento fatto nell'anno decorso con biglietti di andata e ritorno di 1ª e 2ª classe, per comitive, da Milano a Venezia ha prodotto effetti abbastanza soddisfacenti, ha proposto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie di rinnovare anche in quest'anno, durante il periodo estivo, non solo il suindicato esperimento, ma di estenderlo, includendovi anche i viaggiatori di 3° classe, ad altre provenienze e destinazioni, nel modo seguente:

Da Milano, da Bologna, da Firenze e da Roma per *Venezia;* — Da Firenze (via Pistoia) e da Bologna per *Livorno.*

><

Nuovo orario estivo per le ferrovie e lago di Lugano.

Col primo del prossimo mese di luglio sarà attivato il nuovo orario estivo per le ferrovie e pel lago di Lugano; il quale orario è in relazione agli accordi presi nelle conferenze del 29 e 30 marzo tenute presso l'Ufficio di Circolo ferroviario di Milano per l'orario estivo dei laghi e delle ferrovie che vi affluiscono.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto compilato dalla Società delle Strade ferrate della Sicilia per lavori di ampliamento e di nuovi impianti nella *stazione di Leonforte* lungo la *ferrovia da Catania a Palermo.* La spesa preventivata per esecuzione dei lavori ammonta a L. 36,426.22.

><

Il Consiglio di Stato, al cui parere fu sottoposto il progetto compilato dalla Società per le Strade ferrate Meridionali relativo alla costruzione di N. 5 case cantoniere e di lavori di completamento del tronco da Montagnana a Monselice della *ferrovia Legnago-Monselice*, ha ritenuto che, tenuto conto delle sue avvertenze e delle modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si possano approvare le opere comprese in progetto anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposte di modificazioni ed aggiunte).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, a nome anche di quelle delle ferrovie Adriatiche e Sicule, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti *modificazioni ed aggiunte agli articoli 78, 80 e 81 delle tariffe.*

L'avvertenza *b*) dell'articolo 78 è così modificata: « Qualora su richiesta del mittente, e consentendolo le » esigenze del servizio, il trasporto dei feretri venisse » eccezionalmente concesso coi convogli diretti od acce- » lerati, i prezzi di che sopra sono aumentati, rispetti- » vamente del 50 o del 25 per cento ».

Aggiungere come avvertenza *d*) in fine del primo quadro dell'articolo 80, e come nuova avvertenza in fine del secondo quadro di detto articolo e della tabella dei prezzi della tariffa speciale n. 52, P. V. ecc.: « Qualora su ri- » chiesta del mittente, e consentendolo le esigenze di » servizio, il trasporto dei cavalli con vagone ordinario » avesse ad eseguirsi eccezionalmente coi convogli acce- » lerati saranno dovuti per il percorso coi detti convogli, » i prezzi della presente tariffa, aumentati del 25 per » cento (valevole in via di esperimento per un anno a » partire dal.....).

Aggiungere alla avvertenza *a*) dell'articolo 81: « Se » avesse invece ad eseguirsi coi convogli accelerati, sa- » ranno dovuti per il percorso coi detti convogli, i prezzi

» della presente tariffa aumentati del 50 p. 0[0 se trat-
» tasi di un solo cavallo, e del 25 p. 0[0 se trattasi di
» più cavalli (valendosi in via di esperimento per un
» anno a partire dal......).

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Deviazione delle strade nazionali n. 75 e n. 78 e loro attraversamento con 6 passaggi a livello in seguito alla costruzione della *ferrovia Mandas-Tortoli* (Cagliari);

2. Progetto d'appalto per la costruzione di una casa cantoniera doppia e di un magazzino merci lungo il tronco Lucca-Ponte a Moriano, della *ferrovia Lucca-Aulla;*

3. Progetto di travate metalliche per ponti e di una vasca metallica per rifornitura lungo il 1° e 3° tronco della *ferrovia Circumetnea;*

4. Convenzione colla Società delle ferrovie Napoletane per la costruzione di un muro di sostegno per la strada comunale, a distanza ridotta, della *ferrovia Cumana*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Cuneo-Ventimiglia e Genova-Ovada-Acqui-Asti. — *Adunanza a Roma circa il contributo delle Provincie e dei Comuni interessati* — L'11 corrente, in seguito ad invito dell'on. Boselli, presidente del Consiglio provinciale di Torino, si adunarono in una sala a Montecitorio i deputati della provincia di Torino, che sono pure consiglieri provinciali di Torino, nello scopo di eccitare il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, a provvedere affinchè si faccia giustizia ai reclami della Deputazione provinciale torinese circa la pretesa del Governo di continuare ad esigere i contributi pelle linee ferroviarie Cuneo-Ventimiglia e Genova-Ovada-Asti (1).

Gli adunati incaricarono l'on. Boselli cogli on. Cibrario, Daneo, Palberti ed altri di conferire col ministro Genala.

Il Ministro, pochi momenti dopo, dichiarò ai deputati recatisi a trovarlo, che esaurirà fra pochi giorni lo studio delle questioni; ed emanerà, occorrendo, in caso di una favorevole soluzione, colla massima prontezza gli opportuni provvedimenti.

Ferrovia Mantova-Modena. — *Assemblea generale ed esercizio 1891.* — Il 15 corrente si tenne a Torino l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società per la ferrovia Mantova-Modena; erano presenti 36 azionisti, rappresentanti 7451 azioni.

Riassumiamo dalla Relazione del Consiglio di Amministrazione. Questa constatò che il saldo attivo era di lire 140,925 45; accennò ad una pendenza per la tassa di ricchezza mobile relativa alla somma applicata all'ammortamento arretrato, per cui s'intendeva adire all'Autorità giudiziaria perchè l'ammortamento è una necessità, cedendo la linea gratuitamente allo Stato, al termine della concessione; annunziò che si era proposto ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello di Brescia, sulla questione delle tariffe, in quanto non pare che il Governo, che è parte contraente, possa variare a suo capriccio le tariffe costituenti l'unico corrispettivo del capitale speso nella costruzione; accennò a varie altre pendenze.

Datasi poscia lettura della Relazione dei Sindaci, di piena approvazione del bilancio — e dopo alcune osservazioni di un azionista, al quale rispose l'Amministratore delegato — si approvarono il bilancio e le proposte del Consiglio, secondo cui si procederà all'ammortamento di 1400 azioni.

(1) Circa la ferrovia *Cuneo-Ventimiglia* vedi: nel n. 9, pag. 130, l'articolo: « Le costruzioni ferroviarie ed il disegno di legge 138 *bis*, ecc.: » nel n. 16, pag. 246 (» Notizie ferroviarie italiane »); e nelle medesime del n. 17, pag. 264 sotto « Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti ».
Circa la *ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti* vedi, per richiamo alla lunga questione, nel n. 20, pag. 311.

Ferrovia Centrale Umbra. — *Todi-Terni o Todi-Orvieto?* — In fine della scorsa settimana ebbe luogo a Perugia, in seconda convocazione, l'adunanza del Consorzio per la *Ferrovia Tiberina.* Erano presenti 22 delegati rappresentanti i Comuni interessati.

Il segretario, avv. Andreani, comunicò le diverse risposte dei Comuni, all'interpellanza circa la preferenza da darsi al tronco *Todi-Terni* sull'altro *Todi-Orvieto.*

L'importante argomento suscitò una lunga e interessante discussione, alla quale presero parte l'on. Eugenio Faina, l'avvocato Orsini per Todi, il colonnello cav. Cherubini, l'avv. Patrizi, il dott. Nicasi e l'avv. Andreani, tutti concordi nel mantenere costituito il consorzio principale, perchè di comune accordo con l'altro formatosi per la costruzione del tronco *Todi-Terni*, in attesa di tempi migliori per le finanze dello Stato, eserciti una energica azione onde ottenere dallo Stato quanto giustamente la regione centrale Umbra da esso reclama.

Fu in seguito approvato ad unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dall'on. Faina:

« I delegati del consorzio per la ferrovia *Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Orvieto* con diramazione per Perugia, nel deliberare la continuazione di esso, invitano quello già costituito per la ferrovia *Todi-Terni* ad associarsi nel fine di procurare che almeno taluno dei tronchi che ai *due* progetti si riconnettono, possa, quando che sia, costruirsi, salvo a stabilire, a seconda del tronco o dei tronchi prescelti, la quota di contributo dei vari Comuni in proporzione dei rispettivi interessi ».

In seguito alle vive premure dei delegati, il senatore Faina ritirò le sue dimissioni da presidente del consorzio.

Per richiamo a precedenti notizie sulla lunga questione del tracciato della linea e su molte altre questioni alla medesima annesse, vedi n. 9, pag. 136.

Ferrovia economica Roccabernarda-Mesuraca. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto di massima per la costruzione della ferrovia, a sezione ridotta, da Roccabernarda a Mesuraca, che noi pubblicammo nelle « Informazioni » del n. 22, pagina 399, opinando in pari tempo che se ne possa accordare la concessione con un sussidio chilometrico per la durata di 50 anni. Escluse però dalla sovvenzione governativa la deviazione dalla stazione di Roccabernarda al mare.

Ferrovia San Marino-Rimini. — *Prossima presentazione del progetto al Ministero dei Lavori Pubblici.* — Rammentando di avere nel n. 9, pag. 136, con richiamo a precedente, accennato agli studi del progetto, della cui compilazione era stato incaricato dal signor Cesare Orsini l'ing. Emilio Mutti, aggiungiamo che prossimamente tale progetto sarà presentato al Ministero dei Lavori Pubblici a Roma.

Annunciasi ancora che un esemplare del progetto stesso sarà inviato a Parigi ove sperasi di trovare assuntori dell'impresa di costruzione.

La linea misura una lunghezza di m. 21,660; dei quali m. 13,646 sul territorio italiano e m. 8,014 su quello sammarinese.

Ferrovia da valle del Bisagno a valle della Trebbia (Genova). — *Domanda di costruzione del primo tronco.* — È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio, senza alcun contributo da parte dello Stato, di un tronco di ferrovia economica a scartamento ridotto di un metro, da Genova sulla strada nazionale Genova-Piacenza, alla località denominata Presa dei Bagagli, passando per Staglieno, San Gottardo, Olmo, Doria, Prato e Cavapolo.

Questa linea — secondo il progetto di massima presentato contemporaneamente alla dimanda dal signor Giuseppe Laviosa — avrebbe la lunghezza di m. 13,300 e dovrebbe

costituire il primo tronco di una ferrovia destinata a congiungere la valle del Bisagno con quella della Trebbia.

Il tronco dovrebbe percorrere per m. 10,100 sulla strada nazionale Genova-Piacenza, è per m. 3,200 sarebbe situato in sede propria. La pendenza massima adottata sarebbe del 20 per mille e si avrebbero curve di raggio m. 35.

Per la linea in sede propria è necessaria la costruzione di tre gallerie, di un viadotto presso l'abitato di Cavassolo e di un cavalcavia in ferro sulla strada di Rosso.

Le fermate sono sei, e cioè le sei preindicate: Staglieno, San Gottardo, Olmo, Doria, Prato e Cavassolo.

Lo scartamento è fissato di un metro; e l'armamento è proposto in rotaie d'acciaio Bessemer, del tipo Vignole, della lunghezza di m. 7.20 e del peso di chilog. 17 60 per metro lineare, posate su traverse di rovere distanti da centro a centro centim. 95.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Rinnovazione della concessione e proroga dell'esercizio della costruzione.* — Il Consiglio Federale, che come abbiamo annunciato nel n. 20, pag. 312, doveva tra gli altri *affari ferroviari* occuparsi anche del traforo del Sempione, deliberò nella sua seduta del 15 corrente di proporre all'Assemblea Federale di rinnovare la concessione per la ferrovia del Sempione e di prorogarne la data dell'inizio della costruzione fino al 31 gennaio 1893.

— *Il nuovo progetto di galleria di solo 8 chilometri.* — A questo progetto abbiamo già accennato nel n. 24, pag. 377; aggiungiamo ora qualche maggiore particolare.

Nel Gran Consiglio del Cantone di Vaud si è, lo scorso mese, per la prima volta ufficialmente discussa la possibilità di traforare il Sempione non alla base, ma sull'alto, costruendo così una linea che, senza essere paragonabile con quella del Gottardo, renderebbe ancora utilissimi servizi. Il Governo dichiarò questo nuovo progetto meritevole d'appoggio e di serio esame, ed anche la Stampa degli altri Cantoni se ne occupa ora con interesse.

L'idea, emessa da un gruppo di tecnici e finanzieri, sarebbe quella di una ferrovia a scartamento normale, intercalandovi nelle tratte di maggior pendenza l'ingranaggio, con una galleria di soli 8 chilometri, anzichè 18 o 20, come portavano i progetti di traforo alla base (1).

Nulla di difficile nella costruzione e nell'esercizio di una linea simile, che troverebbe riscontro in altre, siano pure meno lunghe, ma dello stesso genere, già esistenti in diversi paesi: essa potrebbe sfogare un movimento anche considerevole di viaggiatori e di merci, e la durata del percorso da Briga a Domodossola non sarebbe maggiore di quella sul tratto propriamente di montagna della linea del Gottardo, cioè da Erstfeld a Biasca.

Il grande vantaggio per la Svizzera di una tale soluzione sarebbe di poter prescindere da ogni sussidio estero. Un esperimento simile poi renderebbe probabilmente più facile l'impianto di una rete strategica in certe regioni d'alta montagna e sopratutto di una comunicazione ferroviaria fra l'alto Vallese e il Cantone dei Grigioni.

Ferrovie Francesi. — *Nuove ferrovie strategiche nell'Alta Savoia.* — Un telegramma da Parigi in data 16 corrente, annuncia che, il Ministro della Guerra, ingegnere Freycinet, tornato il giorno stesso a Parigi dalla sua visita lungo la frontiera delle Alpi in Savoia, chiederà il compimento immediato della *ferrovia fra Cluses ed il Fayet*, presso Saint-Gervais, e la costruzione di una *ferrovia fra Annecy ed Albertville.*

Per la ferrovia Cluses-Fayet vedasi nel nostro n. 52 del 1891, pag. 831; per richiamo poi alle molte e frequenti notizie di progetti e lavori di ferrovie francesi tendenti nel Nizzardo, nel Delfinato o nella Savoia alla nostra cerchia alpina, vedi n. 23, pag. 361.

(1) Per richiamo a precedenti notizie intorno ai molti progetti del traforo del Sempione e specialmente a quello che ultimo, sino ad ora, fu oggetto di studi, proposte e trattazioni, vedi » Ferrovie Svizzere » nel n. 8, pag. 121, sotto il titolo: *Lucomagno, Spluga o Sempione?*

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto o nazionalizzazione delle ferrovie al Consiglio Nazionale.* — Circa i precedenti di questa seconda fase della questione, come richiamo allo volgimento ed alla chiusura della prima, vedi n. 6, p. 90.

Ed ora, intorno alla discussione fattasi al Consiglio Nazionale nella seduta del 13 corrente, riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:*

« Il signor *Joos* sviluppa la sua mozione concernente il *riscatto delle ferrovie.* Vorrebbe che una legge fissasse le condizioni, alle quali « delle ferrovie », e non « le ferrovie », potrebbero essere nazionalizzate. Rifà la storia del riscatto delle ferrovie nella Svizzera (1) e taccia il conflitto dei finanzieri della Svizzera francese, che riuscì alla revoca del signor Marti, come una manovra per dare un minor dividendo alla Confederazione sulle azioni della Giura Sempione.

L'oratore vorrebbe che si avesse ad interrogare il popolo svizzero sulla questione del riscatto e per la revisione della Costituzione, ed è convinto che il popolo si pronuncierebbe favorevole. La legge stabilisce già che gli affari ferroviari sono di competenza della Confederazione. Già da lungo tempo le azioni delle ferrovie svizzere sono fra le mani di speculatori e la Confederazione deve esigere in ogni caso che siano introdotte quelle migliorie che sono volute dalla sicurezza del pubblico.

Parlando del costo delle ferrovie svizzere da convenirsi fra la Confederazione e le Compagnie, dice che potrebbe essere fissato a 900 milioni, invece di 1,280 milioni.

Il signor *Zemp*, consigliere federale, ricorda che dopo la presentazione della mozione Joos, il signor Curti (2) ne presentò un'altra, a cui l'oratore già rispose, dicendo che dovevasi lasciare tempo al Consiglio federale di studiare la scelta dei mezzi per fare l'inchiesta desiderata; ed il Consiglio nazionale adottò infatti la mozione Curti nel senso della proposta Zemp. La mozione Joos è parte integrante della mozione Curti e quindi dev'esser liquidata con quella.

Il signor *Curti* propone di dire: « Nel caso in cui questa mozione fosse adottata, si fisseranno i principii, secondo i quali la nazionalizzazione delle strade ferrate in via di espropriazione potrà esser fatta ». Finora si tentarono due mezzi di riscatto: quello della compera delle azioni e quello del riscatto totale; ora devesi studiare il sistema dell'espropriazione col mezzo di una legge. L'oratore è propenso al riscatto, ma vuole che avvenga legalmente e lealmente. Voterà contro la mozione Joos, perchè non gli sembra necessaria, dopo le dichiarazioni del signor Zemp.

Nella votazione, l'emendamento Curti è adottato a grande maggioranza, e la mozione Joos, così emendata, è poi respinta con 77 voti contro 24 ».

— *La Confederazione in rapporto alle Compagnie ferroviarie.* — I signori Brunner e Marti hanno presentato al ***Consiglio Nazionale*** la seguente mozione: « Il Consiglio federale è invitato a esaminare e presentare sollecitamente rapporto e proposta sulle seguenti questioni:

1° In qual modo può esser meglio tutelata la posizione della Confederazione di fronte alle Compagnie ferroviarie, che non sia il caso sotto la presente legislazione;

2° Se non debbasi specialmente regolare, in via di legislazione, che, in occasione di partecipazione dello Stato (Confederazione o Cantoni) con azioni ad un'impresa ferroviaria, ogni azione della relativa Società abbia diritto di voto in ragione del proprio valore nominale ».

Questa mozione è firmata da 65 consiglieri nazionali, fra cui i quattro rappresentanti della Confederazione nel Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Giura-Sempione e da tutta la rappresentanza bernese.

(1) Circa l'andamento della questione nella *prima fase della questione della nazionalizzazione*, chiusasi col rigetto della proposta nella votazione popolare, vedasi per richiamo il n. 50 del 1891, pag. 801.

(N. d. R.).

(2) Circa la *mozione Curti* vedasi il precitato n. 6.

(N. d. R.).

— *Apertura della ferrovia Brienz-Rothorn.* — Un telegramma da Brienz in data del 16 corrente, annuncia che lo stesso giorno ha avuto luogo la solenne inaugurazione della ferrovia da Brienz alla cima del Rothorn, alto 2,252 m.

La linea fu aperta all'esercizio il successivo giorno 17.

Rammentiamo che di questa ferrovia, la quale arriva al più elevato punto a cui tocchi una ferrovia, ci siamo occupati durante gli studi ed i lavori; vedasi all'uopo il n. 3, pag. 43.

Tramvie elettriche a Parigi. — *La linea sotterranea dal Bosco di Boulogne al Bosco di Vincennes.* — A maggiore sviluppo delle notizie date nel n. 24, pag. 378, riproduciamo dall'*Engineering* i seguenti particolari circa il progetto di questa ferrovia elettrica sotterranea, la quale dovrebbe attraversare la città di Parigi nel senso della sua maggiore larghezza, seguendo approssimativamente il corso della Senna:

« La galleria dovrebbe contenere due binari. In via normale avrebbe una sezione circolare del diametro interno di m. 5.54, rivestita con piastre di ghisa collegate insieme. Con questa sezione, il raggio minimo annesso per le curve sarebbe di 100 metri. Pei tratti, dove occorrerebbe un raggio minore, o dove la galleria risulterebbe troppo vicina al piano stradale della città, si adotterebbe la sezione rettangolare, in cui il cielo sarebbe costituito da travi sorreggenti volte di mattoni.

« La galleria misurerebbe la lunghezza di m. 11,204; per 9,427 metri sarebbe a sezione circolare, e per circa 366 m. a sezione rettangolare; circa 1,400 metri sarebbero occupati dalle stazioni.

« Per la provvista della forza motrice, la linea sarebbe divisa in due tronchi. Per uno di questi, che sarebbe della lunghezza di circa 3,000 metri, la corrente sarebbe fornita da una stazione posta sul Boulevard Flandrin; la quale provvederebbe la forza motrice anche all'officina di riparazione. Pel tronco rimanente, della lunghezza di 8,000 m. e nel quale si ritiene che il traffico sarà molto rilevante, la corrente sarebbe fornita da una seconda stazione, impiantata sulle rive della Senna, a metà circa del tronco.

La distribuzione dell'energia si farebbe sotto la tensione di 450 *volts* ».

Notizie Diverse

Lavori del Consiglio di Stato. — *Riassunto 1891.* — La Presidenza del Consiglio di Stato ha esposto in alcune tavole statistiche il riassunto dei lavori compiuti dall'Alto Consesso nel 1891.

Alla fine del 1890 erano rimasti pendenti 292 affari; ne pervennero, nel corso del passato anno, 15,585.

Durante il 1891 furono spediti 15,411 affari dalle singole Sezioni, 23 da due Sezioni e 14 da Commissioni.

Dalle sole Sezioni e Commissioni furono spediti *definitivamente* 15,877 affari; 60 furono mandati in secondo esame al Consiglio plenario.

Il Consiglio generale spedì 70 affari.

Ne rimasero pendenti 2 soli alla fine dell'anno.

Fra le Sezioni, il lavoro degli affari spediti l'anno scorso fu così diviso:

Prima Sezione (Interno) 2942 e 11 a due Sezioni; Seconda Sezione (Grazia e Giustizia) 3475 e 5 a due Sezioni; Terza Sezione (Finanze) 8745 e 7 a 2 Sezioni.

Quarta Sezione (Giustizia amministrativa) 249 ricorsi.

Strade provinciali. — *Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici circa la loro classificazione secondo la loro importanza.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha, in questi giorni, diramata una Circolare affinchè le Amministrazioni provinciali, tenuto conto delle odierne correnti del traffico, delle ferrovie già aperte o che in tempo prossimo si apriranno all'esercizio, e in genere delle esistenti nuove comunicazioni, dichiarino a quali delle strade provinciali sovvenute dallo Stato convenga meglio dare la precedenza, e quali fondi ciascuna Provincia possa annualmente iscrivere in bilancio durante il quadriennio 1893 96.

Le Provincie sono state pure chiamate a considerare quanto sia preferibile che venga ad esse interamente affidato il compito dell'esecuzione di tali strade, affermando così con l'efficacia dell'esempio i principii del decentramento e delle autonomie amministrative.

Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore. — *Esercizio 1891.* — Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione di questa Società sull'esercizio 1891 riassumiamo i seguenti principali dati statistici:

Il servizio viaggiatori diede un incasso complessivo di L. 527,273.35; quello bagagli L. 19,038.49; quello merci a grande e piccola velocità L. 260,857.01; gli introiti diversi ammontarono a L. 21,272.63; cosicchè l'introito complessivo fu di L. 828,441.48, con una diminuzione, in confronto dell'esercizio precedente, di L. 7,610.06.

Il totale delle spese avute nel 1891 fu di L. 736,680.85, che, in confronto del 1890, presenta un'economia di lire 17,647.64.

L'utile netto quindi risultò di L. 91,760.63, il quale così si ripartisce: alla riserva L. 4,588.03; primo riparto agli azionisti 5 0|0 L. 75,000; al Consiglio ed alla Direzione L. 3,043.15; dividendo agli azionisti 1|2 0|0 L. 7,500; a conto nuovo L. 1,629.45.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 134,000 * per consolidamento della trincea di Massambruno lungo la *linea Foggia-Napoli*;

L. 43,000 * per consolidamento di rilevato stradale lungo la *linea Roma-Firenze*;

L. 34,69?.61, pei lavori di ampliamento e di sistemazione del servizio merci nelle stazioni di Galatina, Nardò Galatone ed Alezio, nella ferrovia da Zollino a Gallipoli, onde metterle in grado da poter soddisfare alle maggiori esigenze del traffico durante il periodo dei grandi trasporti vinicoli. Detta somma viene ripartita fra le suindicate stazioni nel modo seguente: Galatina L. 7228.93; Nardò-Galatone L. 12,889.70; Alezio L. 14.580.98;

L. 16,000, per l'impianto di bocche per l'estinzione di incendi nella stazione di Firenze Centrale;

L. 11,400, pei lavori di consolidamento della trincea compresa fra i km. 154.120 e 154.265 della ferrovia da Roma a Solmona;

L. 10,500 per l'attivazione di un nuovo filo telegrafico diretto da Foggia a Rocchetta Melfi e pel conseguente impianto nelle dette stazioni di due gruppi telegrafici completi;

L. 8600, pei lavori d'innesto alla stazione di Casarsa del binario della nuova linea per Spilimbergo;

L. 5000, pei lavori di consolidamento della trincea all'imbocco Roma della galleria Belvedere presso il km. 124.180 della ferrovia Roma-Solmona.

Rete Mediterranea — L. 245,000, per la costruzione di due tratti di galleria artificiale, in prolungamento della galleria artificiale Li Santi, fra i km. 3.206.63, 3.274.83, 3.350.55 e 3.535.45, fra Sicignano e Galdo, nella linea Sicignano-Castrocucco;

L. 27,000, pei lavori di rinforzo del viadotto metallico esistente alla progressiva 58,929.15 della linea Torino-Modane, sul vallone di Combascura, fra le stazioni di Chiomonte e di Salbertrand;

L. 23,000, per la costruzione d'una galleria artificiale fra i km. 122.530.19 e 122.560.19, fra le stazioni di Romagnano e di Balvano, nella linea da Eboli a Metaponto;

L. 8000, pei lavori di costruzione di un arginello in terra e di una cunetta di guardia a monte della ferrovia, dal km. 312.570 al

km. 312.842, fra le stazioni di Montauro e di Soverato della linea Taranto-Reggio;

Rete Sicula. — Fabbisogno * di materiale metallico d'armamento per tronchi della *linea Siracusa-Licata.*

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Fabbisogno del materiale metallico d'armamento del tronco Castelbuono-Cefalù, e cioè: Ruotaie da m. 9, N. 1974, tonn. 639,576; ruotaie da m. 8.94, N 119, tonn. 38,298; stecche, N. 4184, tonn. 33,472; chiavarde N. 8368, tonn. 6192; piastre di fondo N. 16373, tonn. 35,201; arpioni N. 46025, tonn. 19,330.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori relativi all'impianto della nuova stazione al km. 156.315 della ferrovia da Roma a Firenze, alla Ditta Montagnoni Doroteo, col ribasso del 27.97 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pegli — Genova — (27 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione della nuova strada ai Villini di Pegli. Importo L. 88,000. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 9000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Mortara (30 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato del Ricovero di Mendicità di fondazione Cortellona. Importo L. 45,247. Cauz. L. 4000. Fatali 9 luglio, ore 12 merid.

Municipio di Cessole. — Acqui — (30 giugno, ore 8 antimer., 1ª asta). — Appalto, in due lotti, dei lavori per la costruzione di un ponte in ferro sul Bormida e relativa strada d'accesso:

1º lotto: opere murarie. Importo L. 11,494.37. — 2º lotto: travata in ferro. Importo L. 28,837.05. Cauz. L. 1200 1º lotto e L. 2883 2º lotto. Fatali 11 luglio, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (1º luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di scavo per l'ampliamento del Fiumicello dalla sponda sinistra del canale di Roncajette al sifone sotto il fiume Brenta, costruzione di chiaviche, ponti, tombino, briglia tappate di volparoni, risarcimento di sponde, ecc. Importo L. 173,246.32. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Pieve S. Stefano — Arezzo — (1º luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei tratti seguenti della strada obbligatoria detta di Fungaia: tratto del ponte Formole (innesto con la provinciale per San Sepolcro all'innesto col tronco costruito presso il ponte Otro, m. 533.10; tratto dall'estremo del prolungamento oltre il ponte Robbie all'abitato di Vallecalda, metri 5868.30; rampa di Sigliano, m. 587.90. Importo L. 109,539.89. Cauzione L. 3000. Fatali 17 luglio, ore 12 merid.

Prefettura di Milano (6 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione delle latrine del carcere giudiziario cellulare di Milano mediante la soppressione delle attuali e la sostituzione di altri ripostigli e costruzione di 6 torrette alla estremità del fabbricato panottico ed altre due agli angoli del lato posteriore del fabbricato intermedio. Importo ridotto L. 31,592.91 (V. n. 17-21).

Svizzera. — *Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni in Bellinzona* — (22 giugno, ore 11 ant).:

1º Appalto dei lavori da capomastro necessari all'ampliamento del fabbricato di S. Francesco in Locarno, per la Scuola Normale maschile. Importo L. 45,000. Cauz. L. 5000;

2º Appalto dei lavori di correzione di una tratta stradale in territorio di Villa. Importo L. 2000. Cauz. L. 200.

Progetto e capitolato ostensibili il primo presso la Cancelleria del Dipartimento e il secondo presso l'ingegnere del secondo Circondario in Lugano. Le offerte dovranno essere inoltrate al Consiglio di Stato.

Francia. — *Prefettura delle Alpi Marittime a Nizza* (5 luglio, ore 10.30 ant). — Posa in opera di una cancellata in ferro sui parapetti della strada nazionale n. 7, da Nizza a Monaco. Importo fr. 26,000. Cauz. fr. 1000.

— (12 luglio, ore 10.30 ant.). — Costruzione di una gettata nel porto di Cannes. Importo fr. 931,650.74. Cauz. provv. fr. 10,000.

Rumenia. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (11[23 luglio). - Lavori di difesa delle rive del Danubio nel porto di Corabia. Importo fr. 206,758.56. Unico appalto.

— *Ministero della Guerra a Bucarest* (21 luglio, 2 agosto). — Costruzione nel paese di una fabbrica di conserve alimentari di carne, necessarie all'alimentazione dell'esercito. Concessione per 10 anni. Deposito di garanzia fr. 20,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (27 giugno, ore 12 merid, fatali). — Fornitura di kg. 151,400 d'**olio** di olivo di 1ª qualità per macchine. Importo ridotto L. 123,917.12. (v. n. 22).

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (30 giugno, ore 10 ant, 1ª asta). — Appalto per la fornitura di **lime** e **raspe** durante l'esercizio 1892-93. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 21 luglio, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (2 luglio, ore 12 merid, 1ª asta). — Fornitura di **stagno** in pani ed in verghette durante l'esercizio 1892-93. Importo L. 49,133. Cauz. L. 4900. Fatali 18 luglio. ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (2 luglio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **lime** di acciaio fuso e **raspe** di acciaio da legno di varie dimensioni durante l'esercizio finanziario 1892-93. Importo L. 28,000. Cauzione L. 2800. Fatali 22 luglio, ore 12 merid.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — Dal 1º luglio, contro consegna: della cedola N. 10, per le Obbligazioni ferroviarie 3 0[0 di Serie *A*, della cedola N. 9, per le Obbligazioni di Serie *B*, della cedola N. 7, per le Obbligazioni di Serie *C*, della cedola N. 7, per le Obbligazioni di Serie *D*, e della cedola N. 6, per quelle di Serie *E*, pagasi in L. 6 34 nette per caduna Obbligazione delle cinque dette Serie l'interesse semestrale maturando col 30 giugno corrente.

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle Obbligazioni 4 0[0 in oro, garentite sulla ferrovia Tunisi-Goletta, sono prevenuti che a partire dal 30 giugno corrente si effettuerà:

in lire 20 il pagamento della cedola N. 10, scadente in quel giorno;

in lire 1000 per caduna Obbligazione il rimborso delle seguenti Obbligazioni estratte per la 5ª annualità di ammortamento, cioè:

737	1857	2241	2431	2564	2618	3593
4356	4868	5378	6214	6217	6381	6845

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Padova — Dal 1º luglio sarà pagata la cedola N. 12 di tutte le Obbligazioni e saranno rimborsabili le Obbligazioni estratte, seguenti:

Ventitrè titoli da una Obbligazione.

4891	26	7638	1189	936	6876	3640
2771	2957	1074	5594	3705	6059	2782
5921	1305	4299	3850	7635	5046	2786
1365	5162.					

Cinque titoli da cinque Obbligazioni.

1372	1084	1166	891	852.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 11	Giugno 18
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 675.50	678.50
» »	Mediterranee	» 527	530
» »	Sicule	» 580	580
» »	Sarde (preferenza)	» 280	280
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 300	350
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» —	548
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» —	282
» »	Novara-Seregno	» 68	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 314	314
» »	» 2ª emiss.	» 297	297
» »	Centrale Toscana	» 495	496
» »	Mediterranee 4 0[0	» 433	438
» »	Meridionali	» 303.50	303
» »	Sarde, serie *A*	» 302.50	301.50
» »	» serie *B*	» 303.50	304
» »	» 1879	» 297	298
» »	Pontebba	» 459	459
» »	Nord-Milano	» 260	262
» »	Meridionali Austriache	» 321	324.50
» »	Gottardo 4 %	» 102.50	102.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 1° al 10 Giugno 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	641	+ 266
Media	4176	4117	+ 59	670	638	+ 32
Viaggiatori	1,279,761 56	1,255,127 03	+ 24,634 53	43,310 31	71,084 96	— 27,774 65
Bagagli e cani. . . .	60,155 95	55,738 99	+ 4,416 96	773 80	2,364 83	— 1,591 03
Merci a G.V. e P.V. acc.	290,092 73	267,393 52	+ 22,699 21	7,890 05	14,667 15	— 6,777 10
Merci a P. V. . . .	1,457,507 67	1,351,752 36	+ 105,755 31	59,835 64	107,235 62	— 47,399 98
TOTALE .	3,087,517 91	2,930,011 90	+ 157,506 01	111,809 80	195,352 56	— 83,542 76
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 10 Giugno 1892.						
Viaggiatori	43,364,492 79	42,832,867 10	+ 531,625 69	2,159,655 50	2,463,428 24	— 303,772 74
Bagagli e cani. . . .	2,035,155 82	2,000,350 58	+ 34,805 24	75,439 65	90,486 69	— 15,047 04
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,771,729 98	10,437,441 32	+ 334,288 66	505,021 34	560,081 62	— 55,060 28
Merci a P. V. . . .	48,291,344 32	48,085,779 15	+ 205,565 17	3,131,417 89	3,788,600 12	— 657,182 23
TOTALE .	104,462,722 91	103,356,438 15	+1,106,284 76	5,871,534 38	6,902,596 67	— 1,031,062 29
Prodotto per chilometro						
della decade.	736 70	705 52	+ 31 18	123 28	304 76	- 181 48
riassuntivo	25,015 02	25,104 79	— 89 77	8,763 48	10,819 12	— 2,055 64

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 15ª Decade - dal 21 al 31 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.091.292 56	63.478 24	317.206 43	1.431.562 90	11.841 55	2.915.381 68	4.226 00
1891	1.182.383 49	54.328 67	341.458 21	1.350.259 96	11.686 92	2.940.117 25	4.204 00
Differenze nel 1892	— 91.090 93	+ 9.149 57	— 24.251 78	+ 81.302 94	+ 154 63	— 24.735 57	+ 22 00 (1)
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	13.185.412 60	673.467 51	3.920.543 60	18.718.300 76	165.181 38	36.662.905 85	4.226 00
1891	13.833.195 68	668.959 56	4.087.983 75	18.863.565 75	166.040 19	37.619.744 93	4.204 00
Differenze nel 1892	— 647.783 08	+ 4.507 95	— 167.440 15	— 145.264 99	— 858 81	— 956.839 08	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	67.332 44	1.392 76	19.862 36	92.724 55	1.121 15	182.433 26	996 00
1891	67.906 87	1.414 85	19.705 78	92.578 29	1.165 96	182.771 75	995 00
Differenze nel 1892	— 574 43	— 22 09	+ 156 58	+ 146 26	— 44 81	— 338 49	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	748.124 06	17.222 49	231.904 14	1.310.830 42	14.391 85	2.322.472 96	996 00
1891	779.951 73	17.573 43	233.513 15	1.309.925 09	15.321 74	2.356.285 14	995 00
Differenze nel 1892	— 31.827 67	— 350 94	— 1.609 01	+ 905 33	— 929 89	— 33 812 18	+ 1 00

(1) I 22 chilometri in più appartengono al tronco **Fornovo-Berceto** che col 1° gennaio c. a. fanne parte della rete principale.

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	593 22	600 67	— 7 45
riassuntivo.	7.465 60	7.689 18	— 223 58

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	4.728 05	5.047 70	— 319 65	53.914 65	50.614 65	+ 3.330 00
Merci	773 10	744 19	+ 28 91	10.090 65	11.088 64	— 997 99
Prodotti indiretti	224 00	24 46	+ 199 54	3.367 75	3.397 99	— 30 24
TOTALI	5.725 15	5.816 35	— 91 20	67.373 05	65.101 28	+ 2.271 77

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE-FERRATE DELLA SICILIA

33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	165.738 00	4.045 00	12.991 00	100.454 00	2.931 00	286 159 00	609 00	469 88
1891	99.071 84	2.387 96	10.393 63	98.607 56	2.388 71	212.849 70	609 00	349 51
Differenza nel 1892	+ 66.666 16	+ 1.657 04	+ 2.597 37	+ 1.846 44	+ 542 29	+ 73.309 30	»	+ 120 37
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 31 MAGGIO 1892					
1891 92	3.431.165 00	80.763 00	357.711 00	3.819.426 00	36.924 00	7.725.989 00	609 00	12 686 35
1890-91	3.002.127 80	65.089 82	337.032 11	3.776.686 65	32.464 37	7.214.400 75	609 00	11.846 31
Differenza nel 1892	+ 428.037 20	+ 15.673 18	+ 20 678 89	+ 42.739 35	+ 4.459 63	+ 511.588 25	»	+ 840 04

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	22.320 00	194 00	983 00	3.627 00	49 00	27.173 00	245	110 91
1891	16.422 18	126 81	932 88	4.967 16	37 31	22.486 34	162	138 80
Differenza nel 1892	+ 5.897 82	+ 67 19	— 50.12	— 1.340 16	+ 11 69	+ 4.686 66	+ 83	— 27 89
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1891 AL 31 MAGGIO 1892					
1891-92	585.052 00	5.139 00	36.896 00	216.551 00	3.828 00	847.466 00	204	4.154 25
1890-91	447.783 31	3.675 13	29.694 85	188.986 05	1.356 03	671.495 37	132	5.087 09
Differenza nel 1892	+ 137.268 69	+ 1.463 87	+ 7.201 15	+ 27.564 95	+ 2.471 97	+ 175.970 63	+ 72	— 932 84

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160–(***)	11 –
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.
da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 - Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 25 Giugno 1892. NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

Secondo la promessa fatta nelle « Informazioni » del n. 25, pag. 392, incominciamo la pubblicazione del *20° Rapporto* — da noi tradotto, come di consueto per li precedenti (1), sul testo officiale — che sarà oggi presentato dalla Direzione e dal Consiglio d'Amministrazione all'*Assemblea Generale degli Azionisti*, della quale già pubblicammo l'*Ordine del giorno* nel n. 23, pag. 361.

(*Traduzione del* MONITORE).

ALL'ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI
DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO.
(*25 giugno 1892*)

Signori,

Abbiamo l'onore di presentarvi il nostro *ventesimo* Rapporto di gestione, che comprende l'esercizio 1891.

I. — Basi ed estensione dell'Impresa.

Nel nostro 18° Rapporto (2) vi abbiamo date particolareggiate informazioni sui termini del completamento del *doppio binario*, e secondo esse la II e la III Sezione (Faido-Biasca e Erstfeld-Goeschenen) dovrebbero essere aperte al servizio il 1° ottobre 1893 al più tardi. Per ragioni di natura diversa, abbiamo energicamente proseguiti i lavori, la descrizione dei quali vi diamo in altra parte. Un accurato studio ha poscia dimostrato che, spingendo i lavori in modo normale, sarebbe stato possibile di terminare la II Sezione il 31 maggio 1892 e la III il 30 giugno 1893 in questo senso che, aprendo successivamente i differenti tronchi all'esercizio, questi termini riguardano il compimento dei lavori di tutta la Sezione rispettiva (3).

(1) Per il 19° *Rapporto*, comprendente l'esercizio 1890, vedi i numeri 26, 28, 32, 37, 41 e 49 del 1891.
(2) Vedi nel n. 26 del 1890, pag. 411.
(3) Vedi « Notizie ferroviarie estere » del n. 18 del 1892, pag. 282.
(*Note d. R.*).

Annunciammo conseguentemente al Dipartimento Federale delle Strade Ferrate che, nel caso in cui gli interessi del capitale di costruzione potessero figurare nel conto di costruzione fino al momento in cui ciascuna Sezione sarà aperta all'esercizio per tutta la sua lunghezza, noi avevamo disposto di accorciare la durata dei lavori giusta quanto abbiamo ora esposto.

Con lettera del 20 novembre 1891 il Consiglio Federale ci rispose che, non potendo che approvare i motivi addotti in appoggio, accettava la riduzione proposta per i termini di compimento dei lavori ed anche la nostra proposta circa la contabilità degli interessi di costruzione. E noi, in data del 21 novembre, abbiamo deliberato di compiere la costruzione del doppio binario, salvo eccezionali impedimenti, nei termini già indicati.

Secondo il decreto dell'Assemblea Federale del 19 giugno 1890, il compimento dei lavori delle *linee d'accesso al nord* era stato fissato per il 1° gennaio 1894. In data del 13 marzo 1891 il Consiglio Federale ha prolungato il termine della costruzione della linea Lucerna-Immensee fino al 1° luglio 1894. Ora, poi, sono sorte questioni così complicate circa la compilazione dei progetti (1), che i lavori non potranno aver principio che nel corso del 1892, e conseguentemente non è stato possibile di fissare i nuovi termini per la convenzione; ma, nelle condizioni attuali, sembra inevitabile una nuova proroga dei termini precedentemente fissati.

Nel nostro Rapporto di gestione del 1890 (2) vi abbiamo fatte diverse comunicazioni circa la formazione dei capitali necessari per le linee d'accesso al nord, cioè circa l'aumento del capitale-azioni e l'impiego del premio; ed abbiamo inoltre citato il decreto federale del 31 marzo 1891.

Come voi ben sapete, al comma 2 *b* è stipulato:

« Che, per ciò che riguarda il modo di colmare il *deficit* della Cassa soccorsi e pensioni, il Consiglio Federale non si pronuncierà che quando sarà determinata la somma del *deficit* ed i mezzi per colmarlo ».

Il 27 novembre 1891 il Consiglio ha preso la seguente deliberazione:

(1) Vedi « Notizie ferroviarie estere » di questo numero, sotto *Ferrovie del Gottardo*.
(2) Vedi n. 26 del 1891, pag. 409, sotto *Basi ed estensione dell'Impresa*.
(*N. d. R.*).

« 1. I benefici dei corsi menzionati serviranno anzitutto a coprire le spese, provvigioni, ecc., risultanti dalla preindicata emissione di azioni. L'eccedenza, che ne risulterà dopo il pagamento di tali spese, potrà essere impiegata a completare il fondo di riserva ed a colmare il *deficit* della Cassa di soccorso;

« 2. La Compagnia deve, non solamente colmare il *deficit* della Cassa di soccorso per l'importo di fr. 348,813.73 (valore al 1° gennaio 1890), ma ancora provvedere a sue spese a che il capitale di questo disavanzo sia rimunerato col 4 0|0 ».

Ritorneremo più tardi (E. DIVERSI — 3. *Casse di previdenza:* a) *Cassa di soccorso per i funzionari ed impiegati*) sull'attuazione di questo decreto.

Dal 5 agosto 1891 la *Ferrovia del Sud-Est Svizzera* servesi della nostra stazione di *Arth-Goldau*. Purtroppo non siamo ancora riusciti a stabilire per *contratto* le *condizioni della comunanza* di questa stazione. Per tale ragione il contratto di comunanza colla *Ferrovia Arth-Righi* non ha potuto del pari essere adattato al nuovo stato di cose.

II. — Organi della Compagnia.

L'organizzazione della Amministrazione Generale ha subito una modificazione in questo senso, che gli articoli 6, 7 e 8 del *Regolamento organico* della Direzione hanno ricevuto il seguente tenore:

Art. 6. Le attribuzioni del 1° Dipartimento (Capo: il Presidente dottor Stoffel) comprendono: tutti gli affari che hanno un carattere esclusivo o predominante di politica ferroviaria; le questioni concernenti l'organizzazione in generale; tutto ciò che ha tratto alle finanze, alla contabilità, alla cassa e alle cauzioni per la costruzione e per l'esercizio, compresovi il controllo dei prodotti di trasporto e la statistica generale; il servizio commerciale; le questioni di diritto e il contenzioso, le concessioni ed i rapporti di gestione; i biglietti di circolazione; le relazioni colle Autorità e colle altre Compagnie ferroviarie, per ciò che riguarda gli affari concernenti esclusivamente od in modo predominante il 1° Dipartimento.

Art. 7. Le attribuzioni del 2° Dipartimento (Capo: il Direttore Wüest) comprendono: tutto ciò che ha rapporto colle espropriazioni, colla tenuta del catasto, con gli affitti e le rivendite di porzioni di terreno, colla gestione di beni-fondi della Compagnia non facienti parte del Corpo stradale, colla Regìa dell'inventario dell'Amministrazione centrale; tutto ciò che concerne gli edifici; l'economato; le casse di previdenza; i reclami d'ogni specie per causa di responsabilità in caso di morte o di ferite, ed anche sul trasporto dei viaggiatori e delle merci in caso di avarie o di ritardi; tutte le questioni di assicurazioni (incendi, trasporti, accidenti); tutto ciò che si riferisce alle imposte ed ai contributi; i rapporti colle Autorità e con le altre Compagnie ferroviarie per gli affari che riguardano esclusivamente o essenzialmente il 2° Dipartimento.

Art. 8. Le attribuzioni del 3° Dipartimento (Capo: il Vice-Presidente Dietler) comprendono: tutto ciò che si riferisce alla costruzione (eccettuati gli edifici); l'acquisto del materiale rotabile; il servizio di sorveglianza e di mantenimento della linea, il servizio delle stazioni, delle spedizioni e del movimento, il servizio della trazione e la manutenzione delle vetture e dei carri; l'impianto e la direzione delle officine; i rapporti colle Autorità e colle altre Compagnie ferroviarie per tutto ciò che riguarda esclusivamente od essenzialmente il 3° Dipartimento.

Relativamente allo *stato del personale degli organi della Compagnia*, dobbiamo ricordarvi quanto segue:

A termini dell'art. 35 degli Statuti, un terzo dei membri della Direzione deve essere rinnovato ogni due anni; questa disposizione non può essere osservata che se, come avvenne sino ad ora, ciascuno dei tre Direttori nominati per sei anni fa parte di un gruppo differente sotto il punto di vista della durata del mandato: di ciò non è più il caso dopo l'elezione del signor Wüest, come successore del signor Zingg nella Direzione, perchè Wüest, come amministratore, appartiene allo stesso gruppo del Presidente Stoffel, e, come Direttore, dovrebbe, a tenore dell'art. 36 degli Statuti, far passaggio nel gruppo cui apparteneva Zingg. Conseguentemente l'Assemblea generale ha eletto il Direttore Wüest amministratore in sostituzione del defunto Zingg e per la durata del mandato di questo (1891-1897).

Inoltre l'Assemblea ha rieletti come amministratori per un nuovo periodo di 6 anni i membri il cui mandato era cessato, e cioè i signori: Abegg-Arter, Schuster-Burckhardt, il consigliere di Stato Moser-Ott, il comm. Borgnini e il consigliere di Stato Ringier; l'Assemblea poscia ha chiamato a far parte del Consiglio d'Amministrazione il colonnello Hammer, antico consigliere federale, in surrogazione del defunto Haberstich, e Muheim, consigliere agli Stati, in sostituzione del defunto Arnold, tutti due per un periodo di 6 anni, e l'ing. Abt in sostituzione e per la rimanenza del mandato (fino al 1895) del Direttore Wüest; l'Assemblea infine ha confermato il comm. Bertina come supplente del comm. Borgnini nel Consiglio d'Amministrazione. D'altra parte il Consiglio Federale ha rinominati ad amministratori per un nuovo periodo di 6 anni il consigliere intimo Kinel di Berlino e l'avv. Sahli di Berna.

In seguito a queste diverse nomine, l'Assemblea generale ha nominato Schuster-Burckhardt a Presidente del Consiglio d'Amministrazione per 3 anni. Da parte sua lo stesso Consiglio ha scelto come Vice-Presidente e per la durata di 3 anni pure il colonnello Hammer; poscia ha nominato Wüest a Membro della Direzione per 6 anni, il Direttore Stoffel a Presidente, il Direttore Dietler a Vice-Presidente e Geigy-Merian a supplente nella Direzione per un periodo di 3 anni.

Lo *stato del personale dei funzionari superiori dell'Amministrazione centrale* non ha subito alcun cambiamento.

Circa la nostra *rappresentanza esterna* non abbiamo speciali notizie a darvi.

Durante l'ultimo esercizio il Consiglio d'Amministrazione ha tenuto 4 sedute e prese 36 deliberazioni; la Direzione ha tenute 138 sedute ed ha prese 4,923 deliberazioni.

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

FAUSTO CANTINI. — **Espropriazioni permanenti e temporanee dei beni immobili per causa di utilità pubblica.** — Prezzo L. 2, in Ancona, presso l'Autore. — *Vasto, Società Editrice Anelli e Manzitti, 1892.*

L'argomento e lo scopo del libro sono così specificati dallo stesso Autore, perito agronomo e agrimensore: « *Procedimento* da seguirsi nei diversi casi di espropriazione per l'applicazione della Legge 25 giugno 1865, n. 2359 (serie 2ª) ad uso degli Uffici che devono procedere agli atti di espropriazione, dei Comuni, dei Consorzi, degli assuntori di opere pubbliche, degli ingegneri, dei periti estimatori e dei proprietari dei fondi soggetti a espropriazione ».

Lo svolgimento dell'argomento si raggruppa in tre separati titoli, giusta i tre diversi casi di espropriazione contemplati dalla precitata Legge, cioè: di espropriazione permanente; di espropriazione in causa di forza maggiore e di assoluta urgenza; e di occupazioni temporanee.

Seguono due Appendici: nella prima sono riportati i progetti di regolamento per l'applicazione di detta Legge, compilati dal Ministero dei Lavori Pubblici e dal Consiglio di Stato; nella seconda sono riassunte le norme speciali, le formalità e le tasse cui vanno soggetti gli atti di espropriazione relativi.

Coloro che acquisteranno il presente opuscolo riceveranno *gratis* l'Appendice che verrà pubblicata dopo approvate dal Parlamento le modificazioni alla Legge 25 giugno 1865, proposte dal Ministero e già approvate dal Senato (1).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 18 giugno 1892 (*N. 143*). — **Legge 18 giugno 1892, numero 269,** colla quale è data esecuzione al trattato di commercio fra l'Italia e la Svizzera, sottoscritto

(1) A proposito di questo Disegno di Legge — di cui pubblicammo il testo ministeriale e quello approvato dal Senato — vedi nella « Cronaca parlamentare » del n. 12, sotto *Camera dei Deputati* (Commissioni).

a Zurigo il 19 aprile 1892, le ratifiche del quale sono state scambiate a Berna, addì 18 giugno 1892. — Segue il testo del trattato.

Gazzetta Ufficiale del 20 giugno 1892 (*N. 144*) — **Legge 12 giugno 1892**, numero **267**, concernente la costruzione e la sistemazione delle strade comunali obbligatorie.

— **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi del mese di **marzo 1892** delle ferrovie in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1891, pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea.

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo tenne adunanza il 23 corrente sotto la presidenza del Vice-presidente, senatore Allievi, per indisposizione del Presidente, senatore Bellinzaghi; al quale fu inviato un telegramma di rammarico per la sua malattia e di augurio per la sua pronta guarigione.

Dopo alcune informazioni fornite dal Direttore Generale, comm. Massa, intorno alla regolarità del pubblico servizio sulle *nuove linee* e intorno a *vertenze tecnico-amministrative*, il Consiglio approvò circa queste i provvedimenti proposti dallo stesso Direttore Generale.

In seguito il Consiglio approvò:

1. La convenzione colla Società ferroviaria *Nord Milano* per il servizio cumulativo, di cui ci occupammo già a lungo (vedi, per richiamo, nel n. 33, pag. 359). — Aggiungiamo soltanto che, per accordi intervenuti fra le Amministrazioni interessate, col 1° luglio p. v. si attueranno nuove norme e condizioni per il servizio cumulativo colle linee della Società Nord Milano, il quale si estenderà anche alle linee Novara-Seregno, Saronno-Como, Saronno-Varese-Laveno e Como-Varese, pure esercitate da quella Società.

2. La convenzione colla Società *Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese*, giusta la quale, mediante speciali corrispettivi e modalità di esercizio, i treni della detta Società faranno capo a Torino P. S., evitando il trasbordo fra Torino e le linee Canavesi, come già accennammo nelle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 13, pag. 200.

Circa i *contratti* vedasi la consueta rubrica « Memorandum ».

><

Orario estivo della Mediterranea.

Col 1° luglio andrà in vigore sulla Rete Mediterranea il nuovo orario estivo, ad eccezione delle linee Milano-Varese, Gallarate-Arona e Gallarate-Luino, sulle quali continua l'orario attuale fino al 14 luglio, come da decisioni prese nelle conferenze dei 29 e 30 marzo (vedi *Monitore*, n. 18, pag. 278).

La Rete Adriatica attiverà col 1° luglio il servizio estivo sulla linea Milano-Lecco e diramazioni, aprendo contemporaneamente all'esercizio il tronco Lecco-Bellano della linea Lecco-Colico.

><

Per un nuovo regolamento sul servizio cumulativo Italo-Germanico secondo la convenzione internazionale di Berna per i trasporti di merci in ferrovia.

Compiutisi da parte di tutte le ferrovie interessate i lavori preparatori, sappiamo che nel giorno 5 prossimo luglio si radunerà a Rappoltsweiler (Alsazia) la Commissione dei rappresentanti le Amministrazioni delle Strade ferrate Italiane, Germaniche ed altre onde concordare un nuovo regolamento pel servizio cumulativo corrispondente alla convenzione internazionale di Berna pei trasporti di merci per ferrovia.

Tale convenzione, già essendo stata approvata da tutti i Governi interessati e recentemente anche dai due Rami del Parlamento Italiano, ed avendo, per quanto ci consta, anche avuto luogo lo scambio delle relative ratifiche, verrà messo in attività appena siano predisposti i molti preventivi provvedimenti all'uopo necessari da parte di tutte le Amministrazioni partecipanti alla vastissima nuova Unione.

Gli è perciò che l'opera della preannuciata Commissione internazionale riveste un carattere particolare di premura e d'importanza; giacchè è anche a prevedere che le nuove norme a proporsi dalla Commissione saranno pure accettate da tutte le ferrovie collegate dalla Convenzione di Berna.

A questa ed altre conferenze — nazionali ed internazionali — per il medesimo oggetto, abbiamo già accennato nelle « Informazioni » del n. 19, pag. 294.

><

Per il raccordamento del porto di Spezia colla ferrovia.

Sappiamo che è intendimento del Ministro dei Lavori Pubblici che vengano proseguiti gli studi per il raccordo del porto di Spezia colla ferrovia Pisa-Genova.

Ci viene assicurato che a quest'uopo sarà tenuta una conferenza fra i rappresentanti del Ministero della Marina, della Direzione Generale delle opere idrauliche, del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e dell'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo; e che, prima della riunione della conferenza, la Società ferroviaria del Mediterraneo preparerà un progetto di massima sul quale i rappresentanti delle Amministrazioni interessate potranno utilmente discutere e concretare le modalità per il progetto definitivo del raccordo del quale trattasi.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per fornitura di chiavarde, arpioni, ecc. per armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del dì 11 luglio p. v., in una sala del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di quintali 115.91 di chiavarde con rosetta e di quintali 347.98 di arpioni del 1° tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del *tronco Viadana-S. Zeno della linea Parma-Brescia-Iseo*, per la presunta somma di L. 20,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074 e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, colle modificazioni introdottevi a tutto

il 31 dicembre 1890, e di quello speciale in data 16 maggio 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti di questo Ministero.

La consegna dei materiali dovrà essere effettuata sui vagoni alla stazione di Brescia entro il 6 agosto 1892.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1100 e quella definitiva in L. 2080, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

> <

Avviso d'appalto ad unico incanto per fornitura di stecche, piastre, ecc. per armamento ferroviario.

Alle ore 10 antim. del dì 11 luglio p. v., in una sala del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, allo incanto per lo appalto e deliberamento definitivo della fornitura di quintali 614.56 di stecche in acciaio dolce omogeneo e di quintali 349.68 di piastre di ferro del 1° tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del *tronco Viadana S. Zeno della linea Parma-Brescia-Iseo*, per la presunta somma di lire 39,600, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074 e cioè come la precedente.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, colle modificazioni introdottevi a tutto il 31 dicembre 1890, e di quello speciale in data 16 maggio 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti di questo Ministero.

La consegna dei materiali dovrà essere effettuata sui vagoni alla stazione di Brescia entro il 6 agosto 1892.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,000 e quella definitiva in L. 3,960.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

> <

Fabbisogno di materiali minuti per armamento di tronchi della linea Parma-Spezia.

Dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia è stato presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate il fabbisogno dei materiali minuti di armamento pei tronchi Giare-Ostia, Ostia-Borgotaro, per la stazione di Borgotaro e pel doppio binario di corsa fra l'origine Spezia della stazione di Borgotaro e l'origine Parma della stazione di Guinadi nella ferrovia Parma-Spezia.

Il quantitativo ed il peso del detto materiale risulta come segue:

Stecche a corniera . .	N.	13,215	Quint.	1057.200
Piastre di fondo . . .	»	44,298	»	952.408
Chiavarde con rosetta .	»	23,064	»	170.674
Arpioni.	»	164,979	»	692.911

> <

Ferrovia Napoli-Ottaiano.

(Progetto di variante al tronco urbano).

Ci consta che la Società per la ferrovia da Napoli ad Ottaiano ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una variante alla parte del tronco urbano della predetta ferrovia, non ancora costruito, e della relativa stazione, il cui progetto è stato approvato nel mese di maggio del 1891.

Lo scopo della variante è quello di avvicinare la stazione di Napoli al nucleo fabbricato della città; e la Società è venuta nella determinazione dello studio della variante medesima in vista dei poco favorevoli risultati ottenuti fino da quando venne aperta la linea all'esercizio con la stazione di Napoli posta in via provvisoria, prima alla cinta daziaria della città e quindi al luogo detto Pascone.

Giusta il *progetto già approvato* la stazione dovrebbe essere impiantata nel fondo Meuricoffre; località questa migliore delle due preaccennate, ma sempre non corrispondente agli interessi della Società ed al comodo del pubblico.

Giusta il *progetto di variante* la stazione di Napoli verrebbe stabilita nel frequentatissimo Corso Garibaldi e propriamente nei locali dei magazzini generali, dove era anticamente posta la stazione delle ferrovie romane.

Nel tratto considerato dalla variante si avrebbero pendenze del 9 p. 0[00 e curve con raggio minimo di m. 80; mentre nel progetto approvato si hanno pendenze dell'11.38 p. 0[00 e curve con raggio minimo di m. 200.

Il progetto della variante è stato studiato di accordo col Municipio di Napoli, il quale vi ha data officiosa approvazione.

La Società ha preso in locazione per un trentennio dai Magazzini generali le aree ed i locali occorrenti per la stazione.

> <

Stazione di Trani.

(Progetto per sistemazione impianti stazione merci).

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la sistemazione e per aggiunte negli impianti del servizio merci alla stazione di Trani, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto.

I lavori, il cui ammontare è presunto in L. 28,840 consistono: nell'impianto di una batteria di piattaforme con relativo binario trasversale; nell'impianto di una bilancia a bilico a rotaie continue in sostituzione di quella esistente; nella costruzione di un piano caricatore sussidiario.

> <

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° giugno 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese:

I lavori eseguiti per la *grande galleria di Tenda*, lunga m. 8,100, durante il mese di maggio p. p. e complessivamente a tutto il mese stesso, risultano dal seguente prospetto:

	In maggio	A tutto maggio	Da eseguire
Scavo:			
avanzata superiore	95.05	1,605.25	6,494.75
avanzata inferiore	91.73	1,929.77	6,170.23
calotta	63.68	1,244.98	6,855.02
strozzo	54.90	1,102.90	6,997.10
piedritti	40.82	868.13	7,231.87
grande sezione completa .	38.58	860.67	7,239.33
Muratura:			
calotta	78.60	1,216.—	6,884.—
piedritti	43.09	866.13	7,233.87

L'avanzata dal *lato nord* è sempre scavata nella so-

lita roccia calcare schistosa, solamente andò man mano crescendo la materia argillosa frammista.

Dal *lato sud*, nessuna variazione nello stato della roccia all'avanzata: si è sempre nel calcare cavernoso nero schistoso con noduli di calcite ed abbondanti filtrazioni d'acqua.

Nel mese di maggio si completò la muratura dell'*acquedotto* sul Rio Veglio I, meno le coperture in pietra da taglio; e si iniziarono le fondazioni della difesa sinistra a monte del *ponte* sul Roia.

Dall'*imbocco nord*, nel mese di maggio, i lavori progredirono piuttosto lentamente anche a motivo della insufficienza di ventilazione nella galleria.

All'*imbocco sud* si ebbero nel mese stesso a lamentare sospensioni nello scavo in galleria, a motivo di sciopero degli operai e della necessità di eseguire prima i lavori occorrenti a raccogliere e convogliare le acque di filtrazione e di sistemare i binari di servizio.

><

Ferrovia Adria-Chioggia.
(*Cessazione della Direzione tecnica governativa*).

Col giorno 1° del prossimo mese di luglio cesserà di funzionare la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Adria-Chioggia, il cui servizio era disimpegnato dall'Ufficio del Genio Civile di Rovigo.

Lo stralcio degli affari tuttora pendenti circa la costruzione della predetta ferrovia viene affidato al R. Ufficio di Circolo ferroviario di Verona.

><

Tra Verona e Monaco di Baviera.
(*Servizio diretto*).

Il 1° luglio p. v. verrà iniziato il servizio diretto con un *cours-wagen* fra Verona e Monaco di Baviera, in sostituzione della attuale carrozza mista che attualmente fa servizio diretto fra le due preindicate località.

><

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese.

Dal 1° luglio p. v. andrà in vigore *l'orario estivo*.

Vi ha servizio d'omnibus in coincidenza ai treni: da *Rivarolo* per Rivara e Forno-Rivara; da *Ozegna* per S. Giorgio e S. Giusto; da *Ozegna* per Agliè e Bairo; da *Castellamonte* per Vico; da *Cuorgnè* per Pont-Locana; da *Rivarolo* per Castellamonte-Ivrea.

Fra *Cuorgnè* e *Noasca* si ha servizio speciale di vetture per il « Grand-Hôtel » di *Ceresole Reale* in coincidenza col primo treno mattutino da Torino e coll'ultimo treno serale da Cuorgnè.

><

Per migliorare il servizio ferroviario
sulla linea Genova-Venezia per Monselice.

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Padova, a nome anche degli altri Corpi morali interessati, ha rinnovate istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè si trovi modo di migliorare il servizio ferroviario sulla linea Venezia-Genova per Monselice, istituendo un treno continuato da Monselice a Pavia e viceversa in coincidenza da Venezia e per Genova da una parte e da Genova e per Venezia dall'altra; cosicchè, senza pregiudizio economico della Società esercente e senza perturbamento, ma anzi con vantaggio generale, venga abbreviata la durata del percorso che divide le due importanti città commerciali.

Giacchè accenniamo a rinnovate istanze, ricordiamo che di precedenti, per le comunicazioni *fra Torino e Venezia*, abbiamo date informazioni nel n. 20 del 1891, pag. 314. Circa le comunicazioni fra *Genova e Venezia* rinviamo, per richiamo a lunga serie di informazioni, al n. 2 del 1891, pag. 20.

><

Per l'estensione delle agevolezze
concesse ai vini meridionali destinati alla Svizzera.

Sappiamo che in seguito ad istanze della Camera di Commercio ed Arti di Lecce, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a voler far pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie svizzere interessate, allo scopo di ottenere che le agevolezze di cui potranno fruire i trasporti di vini meridionali destinati alla Svizzera, vengano estese anche alle spedizioni di vino in partenza dalle stazioni di San Pietro Vernatico e di San Vito, dalle quali complessivamente partono, in media, ogni anno 10,000 ettolitri di vino.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in merito ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia per la esecuzione di lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilom. 131.200 e 131.293 lungo il tronco Racalmuto-Caldare della *ferrovia Biccocca-Caldare;*

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa essere approvato il progetto della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori occorrenti al prolungamento di binario nella *stazione di Savio* lungo la *ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 13,780;

3. Che possa approvarsi un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione di due viadotti in muratura lungo il tronco da Vallo a Pisciotta, nella *ferrovia Battipaglia-Castrocucco;* il primo del presunto ammontare di L. 100,000 per sostegno del muro di controscarpa nella frana Pinto, fra i chilom. 66.165 e 66.362; ed il secondo per la sistemazione del tratto in frana fra i chilom. 64.720 e 64.820, del costo presunto di L. 210,000.

><

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla *Impresa Morandi* per il completamento del tronco Grotte Santo Stefano-Sipicciano nella *ferrovia Viterbo-Attigliano.*

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Proposta di aggiunta*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie Meridionali, ha sottoposto all'approvazione governativa il seguente *progetto di aggiunta alla tariffa speciale N. 50* piccola velocità accelerata ed all'ultimo capoverso della serie *A* della tariffa speciale N. 55 p. v. accelerata:

« Per le merci invece non contrassegnate da asterisco,
» quando vengano richiesti o siano necessari vagoni di
» portata superiore alle otto tonnellate, deve essere ap-
» plicato, come prezzo minimo, quello normale stabilito
» dalla presente tariffa per un vagone, coll'aggiunta del
» prezzo supplementare, per una tonnellata, se il va-
» gone è della portata di 10, e per due tonnellate, se

» il vagone è della portata di 12, e così in proporzione
» per i vagoni di portata maggiore, salvo la tassazione
» in base al peso effettivo, quando questo superi le
» cinque tonnellate per i vagoni da 10, le sei per quelli
» da 12, e così in proporzione per vagoni di portata
» maggiore ».

(*Decreti ministeriali*).

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata la proposta di *modificazioni ed aggiunte all'articolo 107 delle tariffe e condizioni pei trasporti*, presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Adriatico, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, relativa all'applicazione della tassa di disinfezione per l'uso dei vagoni quando le merci da trasportarsi possano presentare un pericolo anche remoto d'infezione, come sono appunto le piume sucide e le budella secche.

Con altro recente Decreto dei prefati Ministeri d'Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, venne approvata l'aggiunta di un nuovo capoverso al *notabene* in calce alla *tariffa speciale N. 11*, grande velocità, indicante la sopratassa di centesimi 15, per le formalità doganali al punto confine di pacchi destinati a Chiasso; il tutto giusta la proposta presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in nome anche e per conto di quella delle Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposta di proroga*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici che la *tariffa locale N. 221*, a piccola velocità, per i trasporti a vagone completo di vitriolo verde (solfato di ferro) in sacchi, cesti o botti, che scade col 31 agosto p. v., venga prorogata per altri due anni, e ciò in vista del soddisfacente risultato ottenuto dall'applicazione della predetta tariffa nel primo esperimento che di essa venne fatto.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento parziale della stazione d'Asti;
2. Progetto per la sistemazione di passaggio lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle fra i km. 31 e 33.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa una variante e circa l'impianto di una stazione.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preso in esame una variante al progetto approvato per la ferrovia Varese-Porto Ceresio, proposta dal sindaco di *Bisuschio*, e la domanda d'impianto di una *stazione per Cuasso e Besano*, ha manifestato l'avviso che il detto progetto di variante non possa essere preso in considerazione e che debba essere interpellata la Società concessionaria (cioè la Società del Mediterraneo) per quanto riflette la domanda d'impianto della suaccennata stazione.

Per richiamo a precedenti informazioni e notizie vedi n. 5, pag. 71.

Ferrovia Novara-Seregno. — *Sentenza in appello nella causa di opposizione al concordato della fallita.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 24, pag. 377, nel quale riferimmo brevemente sulla causa di opposizione, davanti la Corte d'Appello di Milano, al concordato, aggiungiamo che il 21 è stata pubblicata la sentenza della Corte stessa, la quale conferma la sentenza con cui il Tribunale omologò il concordato della Società per la ferrovia Novara-Seregno, accordando i cosidetti benefici di legge, anche per la cessazione di ogni procedura penale.

Erano appellanti — come si sa — alcuni obbligazionisti dissidenti dalla grande maggioranza; e questi vennero condannati alla rifusione dei due terzi delle spese del secondo giudizio.

Circa la sentenza in primo giudizio vedi n. 20, pag. 311.

Stazione di Asti. — *Parere del Consiglio Superiore circa il progetto di lavori di ampliamento.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità (però con alcune lievi modificazioni, aggiunte ed avvertenze) il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo ai lavori occorrenti per il parziale ampliamento della stazione d'Asti.

Ricordiamo che di questo nuovo progetto abbiamo date informazioni nel n. 17, pag. 262.

Ferrovia Torino-Rivoli. — *Proposta della Giunta Municipale di Torino per il trasloco della stazione.* — Circa la lunga questione, intorno alla quale rinviamo, per richiamo alla lunga serie di precedenti notizie, i nostri lettori al n. 49 del 1891, pag. 785, è all'ordine del giorno della corrente Sessione del Consiglio comunale di Torino la seguente proposta definitiva della Giunta:

« Ritenuta la convenienza di non rinunciare alla convenzione fatta per il trasloco della stazione della ferrovia Torino-Rivoli, e di non restituire le somme già versate senza riferirne appositamente al Consiglio comunale;

« Considerando che non sono cambiate le circostanze per le quali non erasi potuto altrimenti concordare lo sgombro della detta stazione che trasportandola nel primo isolato attiguo dello stradale di Francia;

« Considerando ancora che se le progettate opere non appagano completamente ogni previsione, e non corrispondono ai desiderii di tutta la regione di Porta Susa, soddisfano tuttavia alle esigenze di una importante zona, massime col rimuovere dalla piazza Statuto un ingombro incomodo ed antiestetico;

« La Giunta manda proporre al Consiglio comunale che, mantenuta ferma in ogni altra parte la deliberazione (1) in data 1° aprile 1889, si provveda invece diversamente per quanto riguarda la occorrente spesa di L. 260,000, e cioè:

« Con L. 180,000 disponibili in bilancio per stanziamenti residui antecedenti.

« Con L. 80,000 mediante appositi stanziamenti a farsi per L. 40,000 sul bilancio 1893 e per le rimanenti L. 40,000 sul bilancio 1894 ».

Ferrovia economica Varese-Robarello. — *Trattative per la costruzione; trazione elettrica.* — Le ultime notizie da noi date per questa ferrovia, nel n. 1, pag. 9, riferisconsi all'assemblea tenutasi il 30 dicembre 1891 per la costituzione di una Società Anonima e per l'apertura della sottoscrizione.

Riportiamo ora dalla *Cronaca Prealpina* di Varese:

« Notizie ufficiali ci informano che il Comitato esecutivo per la ferrovia Varese-Robarello, malgrado le più attive pratiche, non è giunto a completare la sottoscrizione del capitale occorrente per la costruzione della linea.

« Pendono, tuttavia, fra il Comitato stesso e due importanti Società delle trattative, il cui esito se sarà, come si spera, favorevole, assicurerà senz'altro la costruzione della ferrovia. Entrambe queste Società si propongono di compiere il lavoro, completando del proprio il capitale sociale, naturalmente sotto date condizioni che formano ora oggetto di serio studio da parte del Comitato, e che saranno poscia sottoposte al giudizio dell'assemblea generale degli azionisti.

(1) Circa la *deliberazione 1° aprile 1889 del Consiglio comunale di Torino*, vedasi n. 14 del 1889, pag. 215.

« Sappiamo intanto che il sistema di trazione definitivamente scelto è quello elettrico, il più economico in confronto di tutti gli altri.

« Il Comitato esecutivo si propone di chiudere le trattative entro il corrente mese; in ogni modo qualunque sia l'esito delle trattative stesse, il Comitato dopo la fine di giugno convocherà l'assemblea degli azionisti allo scopo di deliberare sul da farsi.

« Auguriamoci quindi che gli sforzi del Comitato approdino ad un felice risultato e che non vada perduta la buona iniziativa per la costruzione di questa ferrovia da tanto tempo desiderata ».

Tramvie a vapore di Brescia. — *Prodotti approssimativi 1891-92.* — Dal prospetto mensile dei prodotti dell'esercizio dal 1° giugno 1891 al 31 maggio 1892, riassumiamo le seguenti cifre complessive:

Lunghezza nei corrispondenti esercizi 1890-91 e 1891-92: chilometri 114.4.

Prodotti: Nell'esercizio 1891-92 fr. 731,325.11; nell'esercizio precedente fr. 746,287.14.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo.— *Prodotti di maggio 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di maggio 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Maggio	1891
Passeggieri trasportati	Num.	126,500	117,335
» introito	L.	431,500	436,597
Bagagli e cadaveri	Tonn.	515	527
» introito	L.	51,800	55,253.95
Bestiame trasportato	Capi	5,100	4,502
» introito	L.	18,700	15,803
Merce trasportata	Tonn.	62,700	56,764
» introito	L.	658,000	614,043.93
Introito complessivo	»	1,160,000	1,121,698.38
» chilometrico	»	4,360.90	4,216.91
Proventi diversi	»	35,000	36,540.37
Introito generale	»	1,195,000	1,158,238.75
Spesa complessiva	»	590,000	557,671.45
» chilometrica	»	2,218.04	2,096.51
Introito netto	»	605,000	600,567.30

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— *Progetto adottato dal Consiglio Federale per la costruzione delle linee d'accesso Nord.* — Il Consiglio Federale ha recentemente adottato il progetto di costruzione delle linee di raccordo della ferrovia del Gottardo secondo il tracciato della Direzione della Gotthardbahn.

Secondo questo tracciato, la linea corre per l'Halde di Lucerna all'aperto con deviazione della strada, mettendola in comunicazione colla vecchia strada Mezzer. Il tracciato, con prolungamento del tunnel, venne abbandonato; esso avrebbe aumentata la spesa di almeno un mezzo milione. In Untergrund il tracciato per tutte le linee sarà rialzato e la strada di Basilea tenuta inferiormente. Sarà costrutto un nuovo tunnel a doppio binario sotto il Gütsch, più alto del vecchio e più verso il monte.

I lavori della linea Lucerna-Immensee saranno presto incominciati.

Per precedenti notizie, e precisamente intorno a divergenze circa il tracciato della linea Immensee-Lucerna, vedi n. 8, pag. 121.

Ferrovia del Sempione. — *Proroga approvata nel Consiglio degli Stati e nel Consiglio Nazionale.* — Nella seduta del 21 giugno il *Consiglio degli Stati* ha approvata, secondo la proposta del Consiglio Federale a cui accennammo nel n. 25, pag. 394, la rinnovazione della concessione e la proroga dei termini per l'inizio dei lavori del traforo del Sempione.

Uguale deliberazione ha preso il 23 corrente il *Consiglio Nazionale.*

È così, rinnovata la concessione, il termine stabilito per l'inizio della costruzione della galleria è prorogato al 31 dicembre 1893.

Ferrovie Germaniche. — *Adozione di un'ora unica.* — Un progetto di legge per l'adozione d'un'ora unica legale fu presentato al Consiglio Federale. Quest'ora sarà regolata sul 15° meridiano all'est di quello di Greenwich; la legge avrebbe vigore dal 1° aprile 1893.

Per precedenti notizie sull'adozione di un'ora legale unica in Svizzera ed in altri Stati d'Europa, vedi n. 24, pag. 377, sotto *Ferrovie Svizzere.*

— *Le ferrovie a scartamento ridotto nel 1891 in confronto col 1890.* — Dalla statistica delle ferrovie a scartamento ridotto dell'Impero Germanico alla fine del 1891, in confronto colla corrispondente epoca del 1890 riassumiamo le seguenti cifre complessive:

		1891	1890
Lunghezza	Km.	1,051	873
Locomotive	Num.	214	177
Carrozze	»	514	390
Carri e bagagliai	»	4,503	4,151
Viaggiatori (ad 1 km.)	»	61,580,643	49,548,514
Tonnell. merci chilometriche	»	39,649,003	36,761,909
Impianto (costruzione e materiale	Marchi	54,202,669	45,426,908
» (importo chilometrico)	»	52,124	52,066
Prodotti complessivi	»	4,402,129	3,975,703
» chilometrici	»	4,721	4,682
Spese complessive	»	2,993,731	2,486,227
» chilometriche	0/0	68.01	62.54
Beneficio chilometrico	Marchi	3,210	2,928
» complessivo	»	1,408,398	1,489,476
» sul capit. d'impianto	0/0	2.60	3.28
Accidenti sulla rete	Num.	53	55
Persone uccise	»	4	4
» ferite	»	33	23

Ferrovie Francesi. — *Le nuove linee strategiche nell'Alta Savoia.* — A proposito della costruzione di queste linee, di cui già facemmo cenno nel n. 25, pag. 394, e specialmente della *linea Cluses-Chamounix*, leggiamo nel *Corriere della Sera:*

« Anzitutto — il Ministro della Guerra, ing. Freycinet, nella sua visita lungo i confini della Savoia — si è occupato del prolungamento della linea già attivata da Roche a Cluses, che dovrà arrivare fino a Chamounix, se non più in su, verso il colle di Balme e la Tête Noire.

« Fino a Cluses la costruzione della linea è stata abbastanza facile; ma, più oltre, la forte pendenza aveva indotto gl'ingegneri a pensare ad un progetto di linea a sezione ridotta.

« Il Ministro della guerra non è di questo parere. Egli vede già le truppe italiane scese a Martigny per la valle Ferret, pel Gran S. Bernardo e pel Sempione risalire verso il colle di Balme per ridiscendere a Chamounix, e di là, per la valle dell'Arve e la ferrovia d'Annecy, recarsi a fare una cura a Aix-les-Bains, e a salutare le tombe dei principi di Savoia nell'abazia di Haute-Combe, sul lago del Bourget.

« Sono progetti arditi, veri sogni d'invasione che non possono essere fatti se non da una mente fervida, come quella del signor di Freycinet. Ma quante cose non si fanno per obbedire all'ispirazione d'un sogno?

« Chamounix avrà la ferrovia, e questa potrà anche arrivare fino ad Argentière, con grande giubilo dei touristi d'ogni nazione e specialmente degl'inglesi. Ci vogliono quattr'ore e mezza di diligenza da Cluses a Chamounix; quando ci sarà la ferrovia basteranno due orette ».

Circa poi la stessa linea ci piace aggiungere:

Detta linea — che si distacca a La Roche, dalla linea Annemasse-Annecy-Aix-les-Bains — sale già per la valle

dell'Arve fino a Cluses, ed ha un percorso di 25 chilometri. Si tratta di costrurre altri quaranta chilometri circa, per arrivare a Chamounix.

E, siccome il Ministro intende portare le truppe alle falde del Monte Bianco in ferrovia e senza trasbordo, così vorrebbe che la linea fosse costrutta col binario normale delle linee usuali, salvo ad adoperare il sistema a « crémaillère », laddove le forti pendenze lo richiedessero, per esempio nell'ultima tratta da S. Gervais a Chamounix.

Notizie Diverse

Necrologia. — *Ing. comm. Angelo Valvassori.* — Il 21 corrente spegnevasi a Torino una nobile esistenza di intemerato e liberale cittadino, di valoroso patriota, di zelante ed infaticabile funzionario tecnico.

Angelo Valvassori — di antica e ricca famiglia, oriunda della Lomellina — nacque il 10 febbraio 1811 al Castello del Borgo di Carpiano in Lombardia, presso Melegnano; all'Ateneo di Pavia conseguì, giovanissimo, la laurea di ingegnere.

Di cuore generoso, di animo sprezzante dei pericoli, il *Valvassori* gettò la sua vita: nel 1837 fra le stragi del colera nella Lomellina; poscia tra le vittime e le rovine delle inondazioni del Ticino; infine a Torino nell'aprile 1852 tra le macerie ed il disordine dello scoppio della polveriera.

Quando per tutta Italia aleggiò il sentimento della rivendicazione nazionale, gli entusiasmi patriottici condussero il *Valvassori* alle battaglie del 1848; nel 1859 all'attuazione dell'ardito disegno della inondazione delle campagne vercellesi e alla organizzazione di battaglioni di volontari.

Fu deputato — per i collegi di S. Martino, Siccomario, Sannazzaro e Mortara — durante le prime otto Legislature del Parlamento Subalpino; per dieci volte la Camera lo elesse Questore.

Smise il mandato nel 1859, quando fu nominato all'ufficio di *Ispettore governativo delle Ferrovie.* Chiamato, poi, a far parte della Commissione per il traforo delle Alpi, accettò l'incarico di *Commissario del Governo all'opera del traforo del Frejus;* e vi attese alacre, zelante ed infaticabile per tutto il tempo che durò l'impresa.

Continuò nell'attivo lavoro come *Ispettore ferroviario governativo* fin che ebbe forza, fin che il male, che doveva trarlo alla tomba, non lo rese inabile.

All'amico carissimo, al galantuomo a tutta prova, mandiamo l'ultimo tributo di compianto e di riverenza.

Fallimento della Società Anonima Tardy e Benech. — *Omologazione del concordato.* — Facendo seguito a quanto annunciammo nel n. 24, pag. 378, circa l'adunanza dei creditori del 6 corrente, aggiungiamo che il 21 il Tribunale di Savona ha omologato il concordato in quella adunanza accettato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 28,840* per sistemazione ed aggiunte negli impianti del servizio merci alla *stazione di Trani* lungo la ferrovia Bologna-Otranto;

L. 234,800 per migliorare, nell'interesse dei trasporti militari, le condizioni di servizio delle stazioni di Aquila, Sessa Tornimparte, Vigliano, Sella di Corno, Rocca di Fondi, Marmore e della fermata di Stroncone, nonchè l'impianto di binari d'incrocio e di salvamento alla Menduccia, linea Pescara-Aquila-Terni;

L. 37,520 per sostituzione di sbarre manovrabili a distanza alle attuali barriere girevoli ed alle chiusure a catena esistenti in alcuni passaggi a livello delle linee Verona (Bivio Tirolo) Venezia; Verona (Bivio Tirolo)-Confine Tirolese; Verona-Rovigo e Mestre-Portogruaro;

L. 30,316 per prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di Sesto Fiorentino e Montale-Agliana, linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 17,600 per consolidamento della spalla sinistra del ponte sul torrente Stirone al km. 112.839 della linea Piacenza-Bologna;

L. 16,600 per impedire i danni dipendenti dagli allagamenti fra i km. 17.300 e 19.100 della linea Verona-Peri;

L. 15,000 per costruire una scogliera a difesa della ferrovia Treviso-Belluno, fra i km. 31 e 32;

L. 13.300 per consolidamento di trincee sulla linea Portocivitanova-Macerata;

L. 11,000 per difendere la spalla sinistra del ponte sul torrente Arda al km. 126.020 della linea Piacenza-Bologna;

L. 10,500 per consolidamento della scarpa a monte della trincea al km. 30.050 della linea Macerata-Albacina;

L. 9000 per l'acquisto, con destinazione ad uso della ferrovia, della tettoia costrutta per conto dell'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato, ad uso di deposito dei pali telegrafici nella stazione di Bologna.

Rete Mediterranea. — L. 46,000 pei lavori di sistemazione degli scoli d'acqua in vari punti, dal km. 12.652 al km. 19.300, fra le stazioni di Torre del Greco e di Torre Annunziata-Città nella linea Napoli-Eboli;

L. 6800 per la ricostruzione parziale e saltuaria del rivestimento della galleria di Castagnole, fra i km. 0.978.60 e 1.713.30 della linea Castagnole-Asti;

L. 6700 pei lavori di consolidamento dell'argine ferroviario fra i km. 6.414 e 6.480 della linea Bressana-Broni;

L. 4600 per l'impianto di scogliera e pel ripristino delle opere distrutte dalle mareggiate al km. 1.184 della linea di diramazione al porto di Castellamare;

L. 3000 per provvedere di acqua potabile i caselli 39 e 43 e completare il pozzo al casello 46 della linea Gallarate-Laveno;

L. 2250 pei lavori di ristauro della spalla nord del ponte Malaspina, a travata metallica, presso la stazione di Villafranca Bagnone nella ferrovia Parma-Spezia;

L. 1900 pei lavori di demolizione di due campate verso Pino della rimessa locomotive di Laveno nella ferrovia da Novara a Pino;

L. 1700 pei lavori di sistemazione del rio Varinella. sottopassante la linea Torino-Genova, al km. 136.436.14;

Progetto dei lavori occorrenti per ribassare la livelletta della ferrovia in corrispondenza al cavalcavia di Lavagnino tra le stazioni di Rivarolo e di S. Quirico della linea Succursale dei Giovi.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Parma Spezia. — Fabbisogno* dei materiali minuti d'armamento di tronchi della *linea Parma-Spezia.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 11,600 pei lavori di sgombro limo e provvedimenti definitivi in Galleria di Ivrea, della linea Ivrea-Aosta;

L. 20,400 pei lavori di prolungamento della scogliera a difesa del torrente Settimo al km. 58.271 della linea Sibari-Cosenza;

L. 96,000 pei lavori di consolidamento della frana di Guvano fra le stazioni di Vernazza e Corniglia, della linea Genova-Spezia;

L. 29,500 pei lavori di completamento massicciata sul tronco Vallo Pisciotta, della linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 74,200 pei lavosi di riparazioni alla galleria di Ronco fra i km. 15.993-16.002 e 16.052-16.070 della linea Succursale dei Giovi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di consolidamento della frana di Guvano fra le stazioni di Vernazza e Corniglia. Importo L. 96,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 4 luglio 1892.

Ministero dei Lavori Pubblici (11 luglio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto* per fornitura di chiavarde e di arpioni, ecc., per armamento del *tronco Viadana-San Zeno della linea Parma-Brescia-Iseo.*

— 11 luglio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto* per fornitura di stecche e piastre, ecc., per armamento del precitato *tronco Viadana-San Zeno della linea Parma-Brescia-Iseo.*

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori relativi alla costruzione di n. 6 case cantoniere nel tronco da Bologna a S. Giovanni in Persiceto della linea Bologna-Verona alla ditta Martelli Raffaele, col ribasso del 30 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanze del Comitato e del Consiglio, 23 corrente). — Gazzano Narciso, di Chiavari, per costruzione di una galleria artificiale all'imbocco est della galleria del Turco fra le stazioni di Moneglia e Deiva;

Finzi Amico di Ferrara, per costruzione muretti a secco di chiusura fra Pontegalera e Palo;

« Société Anonyme Industrielle des établissements Arbel » di Rive de Gier, per fornitura di 8 ruote sciolte per locomotive e tender;

Servettaz Giovanni di Savona, per fornitura di un serbatoio in lamiera di ferro a fondo sferico per la stazione di Velletri;

Luzzatto, per l'applicazione dell'apparecchio brevettato Carroll a 25 caldaie di locomotive e macchine fisse;

Valère Mabille di Mariemont, per fornitura di 1300 molle a spira per carri e carrozze e per locomotive e tender;

Comune di Arenzano, per i lavori d'ampliamento del piazzale esterno della stazione di Arenzano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Cardito — Napoli — (27 giugno, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione primo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla canalizzazione dell'acqua di Serino nell'interno di questo Comune ed alla corrispondente conduttura per le acque di scarico.

Municipio di Reggio Calabria (27 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di una parte del secondo tratto della strada comunale obbligatoria Due Settembre Porto, a partire da metri 10 prima della Sezione sesta sino all'argine sinistro del torrente Annunziata. Importo ridotto L. 46,593.65 (V. n. 24).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Sondrio (27 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione (con opere di difesa) di un ponte ad una sola campata, di luce netta mt. 48 sul fiume Adda, sopra Grosio, in sostituzione dell'attuale ponte in legno parzialmente distrutto dalle piene, lungo il 3° tronco della strada nazionale dello Stelvio, n. 18. Importo L. 91,858.42. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Genio Militare di Milano (4 luglio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo panificio militare in Milano. Importo L. 748,000. Cauz. L. 74,800. Lavori compiuti in 400 giorni.

Genio Militare di Venezia (5 luglio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione e di miglioramento nei fabbricati della R. Marina in Venezia e sue dipendenze per il triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo annuo L. 150,000. Cauz. L. 45,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione degli Armamenti — Spezia — (4 luglio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di Kg. 71,000 di **olio** di lino naturale. Importo ridotto L. 53,204.56.

Spagna. — *Direzione Generale dei Lavori Pubblici a Madrid.* — (30 luglio, ore 1 pom.). — Fornitura di una **travata metallica** sul fiume Guadalix. Importo pesetas 10,093.05. Cauzione pesetas 500 (La *pesetas* equivale a L. 1.05).

Aggiudicazioni.

Ministero della R. Marina. — Steward e Aydesdale, Glasgow: tubi d'acciaio, L. 4750;

Steward e Aydesdale, Glasgow: tubi d'acciaio, L. 35,500;
Carlo Morosini, Venezia: candele di sevo, L. 2913.36;
Società cooperativa di produzione, Sampierdarena: 5 caldaie Fiell, L. 21,832.50;
Cravero e C., Genova: 2 rimorchiatori, L. 186,000;
Giacci, Torino: 15 chiesuole per bussole, L. 5700;
Cattro e C., Ancona: cisterna a vapore, L. 75,000;
Società metallurgica, Livorno: 25 tubi di rame, L. 11,812.50;
Società Ligure, Sestri Ponente: lamiere ferro, L. 2283.75;
Lucio Pinarello, Castelcucco: feltro secco, L. 2225;
G Ansaldo e Comp., Sampierdarena: apparato servo-motore, L. 13,300;
Società Alti Forni, Terni: ruota d'acciaio, L. 6270;
Hawthorn Guppy, Napoli: apparato motore, L. 1,015,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		Giugno 18	Giugno 25
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 678.50	669.50
» »	Mediterranee	» 530	520
» »	Sicule	» 580	590
» »	Sarde (preferenza)	» 280	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 350	345
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 548	548
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 282	282
» »	Novara-Seregno	» 68	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 314	313
» »	» 2ª emiss.	» 297	299
» »	Centrale Toscana	» 496	494
» »	Mediterranee 4 0[0	» 438	432
» »	Meridionali	» 303	303.25
» »	Sarde, serie *A.*	» 301.50	302.50
» »	» serie *B.*	» 304	305
» »	» 1879	» 298	298
» »	Pontebba	» 459	459
» »	Nord-Milano	» 262	262
» »	Meridionali Austriache	» 324.50	327
» »	Gottardo 4 °/₀	» 102.50	102.50

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

4 luglio. — **Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 p. nella sede sociale in Bruxelles, via Namur, 52.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Dal 1° luglio pagamento della cedola XLV di L. 15 in oro, della cedola XLIV in L. 12.50, e rimborso dei Buoni estratti in L. 500 in oro (V. *Avvisi Società ferroviarie).*

Rete Sicula. — Dal 1° luglio pagamento della cedola n. 3 delle obbligazioni emissione 1891, della cedola n. 1 delle obbligazioni emissione 1892 e della cedola n. 12 delle azioni in L. 12.50, acconto utili 1891-92 L. 10 in oro (V. *Avvisi Società ferroviarie*).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale* del 22 giugno, n. 146, pubblica la distinta delle obbligazioni della Serie B, estratte e rimborsabili dal 1° luglio. In pari tempo si pagheranno la cedola n. 39 in L. 6.29 e la cedola n. 38 delle azioni di preferenza e ordinarie in L. 7.50.

Strada Ferrata Vigevano-Milano. — Dal 5 luglio saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni della Serie 261, stata estratta; sarà pure pagata la cedola n. 47 delle obbligazioni in L. 5.04 ed il dividendo per le azioni sull'esercizio 1891 in L. 20.60.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 4 luglio sarà pagata la cedola n. 20 in L. 7.50 quale secondo acconto sull'esercizio 1891-92.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Dal 1° luglio sarà pagato il primo acconto dividendo sugli utili dell'esercizio 1892 in L. 8 per azione capitale.

Manifattura di lana in Borgosesia. — Dal 1° luglio sarà pagato il saldo utili 1891 in L. 6 per azione contro la cedola n. 38.

Strada Ferrata di Biella. — Dal 1° luglio sarà pagato il saldo dividendo 1891 in L. 14 sulle azioni capitale, presentando la cedola n. 18 e L. 3.50 sulle azioni di godimento, cedola n. 10. Saranno anche rimborsate in L. 450 le seguenti azioni estratte e sostituite con azioni di godimento:

393 723 1039 1223 1469 1598 1967 2066 2067
2656 2753 3228 3353 3448 3459 3594 3799 3803
3861 3888 4629 4671 5145 5387 5543 5563 6728
6961 7391 7457 7507 7654 7718 7864 7973 7995
8217 8284 8470 8704 8874 8933 9165 9462 9710
9840 9939 9972

Tramways a vapore Piemontesi. — Dal 1° luglio si pagherà la cedola n. 15 in fr. 6.25 in contanti, e pel resto si rilascerà un buono.

Società Esercizio Bacini. — Elenco delle Obbligazioni 4 1|2 0|0, sorteggiate e rimborsabili dal 1° luglio p. v. in lire 500:

276 563 964 1655 1657 1806 1886 1893 2041
2147 2224 2286 2805 2822 2847 2856 2861 3185
3228 3420 3463 3821 3823 3888 3902 3991 4041
4111 4399 4603 4617 4668 4879 5025 5155 5330

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Elenco dei numeri corrispondenti alle 51 azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione nella seduta pubblica del Consiglio d'Amministrazione in data 18 giugno 1892:

70 124 156 513 751 810 821 1043 1213
2019 2488 2523 2781 2896 2986 3049 3229 3406
3470 3474 3517 3761 3796 4353 4452 4510 4585
4634 4651 4693 5005 5199 5239 5288 5319 5784
6103 6196 6234 6330 6369 6440 6454 6492 6600
6912 6994 7153 7392 7708 7718

Le suddette azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1892.

A partire dal giorno 2 gennaio successivo sarà aperto presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare in Torino il pagamento del capitale nominale delle suddette azioni.

Il dividendo 1° semestre 1892 sarà pagato il 25 corr. in L. 10, presentando il vaglia n. 68.

Tramways Fiorentini. — Dal 1° luglio rimborso delle obbligazioni estratte in fr. 500, N. 1458-1593-1677-1941-2132-2323 e pagamento della cedola N. 17 in fr. 12.50.

Tramways di Torino. — A datare dal 1° luglio sarrà pagata la cedola N. 17 in fr. 12.50.

Società delle Strade ferrate economiche Bari-Barletta ed estensioni. — Dal 1° luglio pagamento della cedola N. 10 in fr. 12.50.

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Dal 1° luglio pagamento della cedola N. 11 in lire 6.25.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima — Firenze
Capitale Lire 260 milioni, interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo, **il pagamento della Cedola XLV di L. 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno andante, nonchè il **rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel XLIV sorteggio** avvenuto il 1° aprile decorso.

Firenze Cassa della Società.
Bologna id. id.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino id. id.
Milano Banca di Credito Italiano.
Roma Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova Cassa Generale.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra id. id.

Firenze, 17 giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) XLIV di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, ed inoltre a forma della Deliberazione dell'Assemblea del 28 maggio u. s. altre **Lire 11** al Portatore della Cedola stessa, il quale ne farà ricevuta sulla relativa distinta.

NB. Pari somma di **Lire 11** sarà pagata, esclusivamente presso questa Direzione Generale, ai Portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, le quali saranno trattenute per restituirle poi munite di un foglio di cedole da servire a riscuotere presso le diverse Casse e Banchieri, corrispondenti della Società, i dividendi che saranno deliberati per gli esercizi futuri.

Firenze Cassa della Società.
Bologna id. id.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano Banca di Credito Italiano.
Torino Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Roma id. id.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Genova Cassa Generale.
Venezia Alessandro Levi e C.
Parigi Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Banca di Sconto di Parigi.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Londra Baring, Brothers e C. Limited.
Berlino Robert, Warschauer e C.
» Meyer Cohn.
» Deutsche Bank.
(al cambio che verrà ulteriormente indicato)
Francoforte s|M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.

Firenze, 17 giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma
Capitale L. 20,000,000, intieramente versato

Si notifica ai signori possessori delle obbligazioni sociali 4 0|0 in oro, che il 1° luglio p. v. saranno pagate le seguenti cedole scadenti il 30 giugno corrente:

Cedola N. 3 delle Obbligazioni emissione 1891.
Cedola N. 1 delle Obbligazioni emissione 1892.

In Italia il pagamento avrà luogo in **L. 10** in oro per Obbligazione presso le Casse seguenti:

Palermo presso la Cassa Sociale — *Roma, Firenze, Livorno, Napoli, Torino* e *Venezia* presso gli Stabilimenti della Banca Nazionale del Regno — *Genova* e *Milano* presso le Sedi della Banca Nazionale e della Banca Generale.

All'Estero il pagamento avrà luogo alle condizioni e presso le Banche indicate nei titoli delle Obbligazioni stesse.

Roma, 16 giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0|0, garentite dallo Stato in forza della legge 27 aprile 1885, N. 3048, ed emesse a nome della Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle serie *A, B, C, D* ed *E* delle Obbligazioni stesse, col 30 giugno 1892, avrà luogo a cominciare **dal 1° luglio** successivo in **Lire 6.34** per obbligazione contro consegna delle relative cedole.

Per le cedole di scadenza anteriore, continuerà a pagarsi **Lire 6.32** per quelle fino e compresa la scadenza del 1° luglio 1889 e **L. 6.33** per quelle scadute al 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1890 e 1891 ed al 1° gennaio 1892.

Il pagamento avrà luogo a *Roma*, presso la Sede della Società, via Sistina, N. 48 ed a *Palermo*, presso la Direzione Generale nonchè presso le Case nazionali ed estere incaricate del pagamento delle cedole delle Obbligazioni 3 0|0 emesse al nome della Società per le reti del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, indicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, 16 giugno 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Pagamento della Cedola N. 12 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. le sottoindicate Casse pagheranno contro consegna della Cedola n. 12 la somma di L. 12.50 per azione, in conto degli utili del 7° esercizio sociale 1891-92.

Roma, presso l'Ufficio della Sede Sociale;
Palermo, presso la Direzione Generale della Società;
Messina, presso la Cassa di Risparmio Principe Amedeo;
Catania, presso la Banca di Depositi e Sconti;
Napoli, presso la Cassa delle Ferrovie del Mediterraneo;
Firenze, presso la Cassa delle Ferr. Meridionali, Rete Adriatica;
Livorno, presso il sig. Gaetano Bacci;
Torino, presso i sigg. Fratelli Marsaglia e C.;
Milano, presso la Banca Generale;
Genova, presso la Banca Generale;
Trieste, presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito;
Francoforte s|M., presso i sigg. D'Erlanger e Figli;
Basilea, presso la Basler Handelsbank;
Parigi presso le Crédit Lyonnais.
Londra, presso i sigg. P. P. Rodocanacchi e C.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRA E MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 16ª Decade — dal 1° al 10 Giugno 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	933.855 01	47.614 73	369.903 14	1.271.999 52	19.909 55	2.643.281 95	4.226 00
1891	949.117 83	40.783 24	316.289 19	1.209.811 22	19.782 75	2.535.784 23	4.204 00
Differenze nel 1892	— 15.262 82	+ 6.831 49	+ 53.613 95	+ 62.188 30	+ 126 80	+ 107.497 72	+ 22 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	14.119.267 61	721.082 24	4.290.446 74	19.990.300 28	185.090 93	39.306.187 80	4.226 00
1891	14.782.313 51	709.742 80	4.404.272 94	20.073.376 97	185.822 94	40.155.529 16	4.204 00
Differenze nel 1892	— 663.045 90	+ 11.339 44	— 113.826 20	— 83.076 69	— 732 01	— 849.341 36	+ 22 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	51.584 99	1.153 27	19.683 42	43.455 79	2.187 25	118.064 72	996 00
1891	61.160 32	1.445 86	23.059 64	84.816 30	3.031 05	173.513 17	995 00
Differenze nel 1892	— 9.575 33	— 292 59	— 3.376 22	— 41.360 51	— 843 80	— 55.448 45	+ 1 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	799.709 05	18.375 76	251.587 56	1.354.286 21	16.579 10	2.440.537 68	996 00
1891	841.112 05	19.019 29	256.572 79	1.394.741 39	18.352 79	2.529.798 31	995 00
Differenze nel 1892	— 41.403 00	— 643 53	— 4.985 23	— 40.455 18	— 1.773 69	— 89.260 63	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	528 79	521 12	+ 7 67
riassuntivo.	7.994 39	8.210 30	— 215 91

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	157.980 00	3.808 00	11.614 00	83.281 00	208 00	256.891 00	609 00	421 82
1891	93.908 28	1.795 85	9.162 52	78.793 35	2.318 02	185.978 02	609 00	305 38
Differenza nel 1892	+ 64.071 72	+ 2.012 15	+ 2.451 48	+ 4.487 65	— 2.110 02	+ 70.912 98	»	+ 116 44
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 GIUGNO 1892								
1891 92	3.589.145 00	84.571 00	369.325 00	3.902.707 00	37.132 00	7.982.880 00	609 00	13.108 18
1893-91	3.097.036 08	66.885 67	346.194 63	3.855.480 00	34.782 39	7.400.378 77	609 00	12.151 69
Differenza nel 1892	+ 492.108 92	+ 17.685 33	+ 23.130 37	+ 47.227 00	+ 2.349 61	+ 582.501 23	»	+ 956 49
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1892	16.130 00	155 00	970 00	4.315 00	70 00	21.670 00	245	88 45
1891	14.774 28	120 46	959 98	3 886 10	26 11	19.766 93	162	122 02
Differenza nel 1892	+ 1.355 72	+ 34 54	+ 10 02	+ 458 90	+ 43 89	+ 1.903 07	+ 83	— 33 57
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 10 GIUGNO 1892								
1891-92	601.182 00	5.294 00	37.866 00	220.896 00	3.898 00	869.136 00	206	4.219 11
1890-91	462.557 59	3.795 59	30.654 83	192.872 15	1.382 14	691.202 30	133	5.197 40
Differenza nel 1892	+ 138.624 41	+ 1.498 41	+ 7.211 17	+ 28.023 85	+ 2.515 86	+ 177.873 70	+ 73	— 978 35

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Giugno* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.010.85	10.262.35	1.244.00	726.45	2 566.70	3.444 95	5.065.80	4.018.25	1.195.10	5.526.10	2.368.80	832.85
Bagagli e Cani.	65.95	297.25	34.80	7.10	23.60	1.50	61.70	48 85	29.75	27.90	28.75	19.60
Merci a G. V. e P. V. Accel.	530.30	2.089.30	115.75	121.00	243.85	83.75	106.25	578.15	233.40	669.55	259.75	37.95
Merci a P. V..	5.968.25	6.078.95	940.00	3.303.80	1.192.90	39.15	2.905.05	2.627.55	2.001.85	2.626.05	1.025.10	517.40
Totali	9.575.35	18.727.85	2.334.55	4.158.35	4.027.05	3.569.35	8.138.80	7.272.80	3.460.10	8.849.60	3.682.40	1.400.80

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di **fr.** 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1a, 2a classe		
			(*)					
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranzo	*Pranzo*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar. (ora ing.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.
da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

	metri
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro . . .	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena .	789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino . . .	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti . . .	136
19 ponti, ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . . .	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera . . .	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano . . .	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare . . .	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila . . .	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino .	111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno . . .	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio . . .	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci . . .	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano . . .	361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como .	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato .	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . .	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata .	11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr. Malaga-Siviglia (Spagna) . .	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano . . .	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia . . .	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia . . .	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli . . .	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari . . .	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.º tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule . . .	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) . . .	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia .	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari . . .	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id. sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . .	78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . .	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . .	60
2 ponti sul *Cordevole*	
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marepotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	20
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara . . .	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro . .	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova . . .	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti . . .	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . .	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	27
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro . .	32
12 ponti per la provincia di Mantova .	606
Ponte sul *Porcíume*, provincia di Catanzaro	61,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Feila*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze . . .	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano . . .	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	167
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma . .	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma . .	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni . .	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc. Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. . .	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anacleto	48

276 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Tedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Ressigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Cavalerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Leguazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cumogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcoca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 3i
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163

Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 321
Id. in Avellino, provincia id. 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800

Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 493
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113436
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omegeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. Ingegnere

ANNO XXV. Sabato, 2 Luglio 1892. NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° giugno 1892 (1).

LINEA VARESE PORTO-CERESIO (2).

Il *progetto definitivo* della linea Varese-Porto-Ceresio venne approvato con Decreto ministeriale il 12 dello scorso maggio, e la Società del Mediterraneo ha subito iniziate le pratiche per l'espropriazione dei terreni che devono essere occupati dalla nuova linea; pratiche che saranno rese più lunghe dalla grande suddivisione della proprietà in quei luoghi, che obbligherà a trattare con numerosi proprietari.

Appena saranno esaurite le *pratiche espropriative*, la Società darà tosto mano agli *appalti* dei relativi lavori, che verranno condotti a termine per l'epoca prescritta dalla Convenzione all'uopo stipulata col Governo per la sua costruzione ed esercizio (3).

Diamo ora alcuni dati sul TRACCIATO DELLA FERROVIA stessa.

La nuova linea, che misura una lunghezza di 14 chilometri e mezzo, è una continuazione dell'attuale ferrovia Gallarate-Varese.

Si distacca da quest'ultima stazione e passando dietro al Cimitero di Varese attraversa con un cavalcavia la linea Nord Milano e le strade provinciali per Como e Porto Ceresio dirigendosi in linea retta al fiume Olona che attraversa con un ponte-viadotto in 10 luci di m. 15 ciascuna. Piegando quindi a destra ascende con breve pendenza del 12 0|00 fino alla Borgata di Induno, attraversa quindi in galleria il colle S. Bernardino il cui sbocco segna il punto culminante della linea e dopo un breve piano orizzontale discende col 12 0|00 fino ad Arcisate.

Poscia in continua discesa si avvicina alla strada provinciale per Porto Ceresio attraversando le borgate di Piano inferiore e Piano superiore fra le quali viene situata la stazione di Bisuschio-Viggiù.

Di qui la ferrovia segue pressochè l'andamento della strada provinciale con discesa, prima del 16 0|00 circa e poi del 20 fino a Porto Ceresio, ove vien collocata la stazione terminale in direzione quasi parallela alla sponda del Lago con una quota dal piano del ferro di m. 2.30 sopra le massime piene.

La linea così sviluppata è per più di 8 km. in rettifilo e per 5 km. e 1|2 in curve di raggio variabile fra m. 300 e m. 1000, ad eccezione di una curva di m. 250 di raggio all'uscita della stazione di Varese; e la pendenza massima che vi si riscontra è del 19.98 0|00.

Vi sono tre *opere d'arte speciali* e cioè: un cavalcavia in muratura della luce di m. 12; un altro cavalcavia a travata metallica d'una luce obliqua di m. 16.45 e la terza infine, che è la più importante, è costituita da un ponte-viadotto sul fiume Olona formato da 10 archi a pieno centro della luce di m. 15 ciascuno.

Le *opere d'arte minori* sono in N. di 27 e saranno costruite tutte in muratura.

Lungo tutta la linea non vi è che una *galleria* sotto il Colle di Induno della lunghezza di m. 319; e le *stazioni*, omettendo l'attuale di Varese, sono quattro, e cioè: Induno; Arcisate; Bisuschio-Viggiù; Porto-Ceresio.

Si sono previste N. 5 *case di guardia doppie*, 10 *caselli semplici* ed una *garetta*.

I *passaggi a livello* sono 12, ai quali corrispondono altrettanti edifici di guardia.

L'armamento sarà formato con rotaie d'acciaio del peso di kg. 36 per metro lineare.

LINEA GENOVA-ASTI.

1° Tronco Polcevera-Mele. — I movimenti di terra sono eseguiti per circa 3|4 del volume totale. Le opere d'arte minori sono finite per circa 2|3 e per 1|2 quelle speciali.

Le murature del fabbricato viaggiatori della fermata di Granara vennero elevate sino al 1° piano e si eseguirono alcuni lavori di finimento nelle case di guardia.

Delle 13 gallerie ancora in corso di perforazione, 5 sono già scavate e la media generale delle altre è di 2|3 circa.

2° Tronco Mele-Campoligure. — L'avanzamento dei lavori nella *galleria del Turchino*, lunga m. 6427.60, al 31 maggio u. s. era il seguente:

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° maggio 1892*, nel n. 23.
(2) Per richiamo alla lunga serie di precedenti informazioni e notizie vedi n. 26, pag. 406.
(3) La *Convenzione* ed il relativo *Capitolato* abbiamo pubblicato nel n. 10, pag. 147.

Scavo:

Avanzata inferiore	m.	3125.45
» superiore	»	2962.90
Allargamento in calotta	»	2794.80

Murature:

Calotta	m.	2715.60
Piedritti	»	2488.10

Restano perciò ancora da perforare:
Fra l'imbocco Genova ed il pozzo Masone m. 1924.76;
Fra il pozzo di Masone e l'imbocco Asti m. 1377.39.

3° **Tronco Campoligure-Ovada.** — Vennero continuati regolarmente gli scavi delle trincee e la fondazione dei rilevati e si principiò la sistemazione delle scarpate.

Delle opere d'arte minori si ultimarono 3 manufatti del corpo stradale e 3 esterni alla linea e si proseguirono le murature di un altro; si principiarono pure due nuovi acquedotti e si eseguirono altri lavori di finimento.

I setti ponti che costituiscono le opere d'arte speciali sono eseguiti per 2/3 circa.

I fabbricati sono eseguiti per circa 1/2. Si stanno eseguendo i lavori di finimento del fabbricato viaggiatori e magazzino merci di Rossiglione.

I lavori tanto di scavo che di muratura delle 7 gallerie cadenti nel tronco ebbero un regolare andamento, due di esse sono perforate e le altre raggiungono una media di 3/4 circa.

4° **Tronco Ovada-Asti-Acqui.** — Si è continuata l'esecuzione dei rilevati della stazione di Ovada e di quelli in prossimità ai ponti sull'Orba e sulla Bormida, e si attende in generale alle opere di finimento.

È in corso lo spandimento del 1° strato di ghiaia e la posa del binario.

La *galleria del Cremolino*, lunga m. 3401, è scavata per m. 988 dall'imbocco Genova e per m. 1786.90 dall'imbocco Asti.

Rimangono ancora da perforare ml. 634.80 compresi fra l'imbocco Genova ed il pozzo di Cremolino.

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Tronco Avellino-Paternopoli. — Gli scavi delle trincee e l'esecuzione dei rilevati sono finiti per 3/4; le opere d'arte minori per 2/3 e quelle speciali per più di una metà.

Si continuò la costruzione dei fabbricati cadenti nelle stazioni di Salza Irpina, Luogosano e Paternopoli, e si eseguirono lavori di finimento in altri fabbricati.

Si ultimarono i rivestimenti della galleria di Parolise e non resta da eseguirsi che la regolarizzazione del piano stradale. Il 28 dello scorso maggio fu perforata la galleria di Montefalcione, lunga m. 2560.40; le gallerie ordinarie sono eseguite per 2/3 circa.

Tronco Conza-Monteverde. — Sulla *tratta Conza-Monticchio* si principiarono le case di guardia, e sono in corso gli splateamenti pei fabbricati delle stazioni di Conza e Calitri e della fermata di Ruvo Rapone.

Sulla *tratta Monticchio-Monteverde* si proseguirono i movimenti di terra e si ultimarono 5 manufatti minori e si principiarono gli scavi pel fabbricato viaggiatori in stazione di Aquilonia.

La galleria di Pietra dell'Olio è scavata per m. 192 e murata per m. 74.

Linea Roma-Viterbo.

Tratta Trastevere-Cavalleggeri. — Gli scavi in trincea sono eseguiti per circa 4/10, i rilevati per oltre la metà. Le opere d'arte minori sono eseguite per 1/2. Della galleria del Gianicolo si sono eseguiti m. 30 di avanzata all'imbocco Trastevere e m. 44 all'imbocco Cavalleggeri.

Tratta Cavalleggeri-Bracciano. — I movimenti di terra sono pressochè ultimati, le opere d'arte minori, le gallerie ed i fabbricati sono eseguiti per 9/10 ed i manufatti speciali per 4/5.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale del 28 maggio 1892

(*Continuazione — Vedi numero 24*).

IV. — Studi e lavori diversi.

Nulla è da aggiungere alle notizie comunicate nelle precedenti relazioni sugli studi di altre linee della rete secondaria.

Per quanto riguarda la sistemazione dei servizi secondari a Firenze, sono quasi ultimati i lavori per l'allacciamento della linea pistoiese coll'aretina, cosicchè il nuovo tronco potrà essere attivato prossimamente. Intanto si attende sempre che il Governo approvi il progetto per lo spostamento della linea aretina e per la nuova stazione al Campo di Marte, in base agli accordi intervenuti tra il Governo e il Municipio di Firenze.

V. — Spese di costruzione.

L'importo del capitale costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1890 era			L.	481,176,983.04
Spese diverse e regolarizzazioni effettuate durante l'anno 1891 per lavori non imputabili all'allegato *B* Meridionale:				
Bologna-Ancona-Ravenna	L.	7,926.26		
Ancona-Foggia (1)	»	304,250.34		
Foggia-Monopoli (1)	»	8,689.47		
Foggia-Napoli per Benevento	»	4,573.46		
Termoli-Campobasso	»	8,515.11		
Campobasso-Benevento	»	1,738.04		
Rieti-Terni	»	6,250.69		
Lecco-Colico	»	4,298,687.43		
Rocchetta Melfi-Potenza	»	4,471,879.34		
Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	»	8,620.714.57		
Solmona-Isernia	»	4,086,455.26		
Barletta-Spinazzola	»	40,809.92		
Immobili diversi di proprietà sociale	»	44,893.83		
Linee ed opere diverse	»	1,167.34		
Costruzione opere stabili per miglioramento condizioni dell'esercizio	»	32,207.90		
Spese per studi di linee diverse	»	37,746.54		
			»	21,976,505.50
Spese fatte nell'anno 1891 in conto dell'allegato *B*, nelle seguenti linee:				
Bologna-Ancona-Ravenna	L.	16,764.59		
Ancona-Foggia	»	8,764.55		
Foggia-Monopoli	»	6,322.19		
Monopoli-Otranto, Bari-Taranto	»	6,549.07		
Cervaro-Candela	»	2,600.06		
Pescara-Aquila	»	1,616.86		
Assieme	L.	42,647.32		
dalle quali detraendo per rettifiche di somme erroneamente addebitate negli esercizi precedenti per detto titolo alla linea Foggia-Napoli per Benevento	»	3,190.61		
Residuano	L.	99,456.71		
Rifacimento in acciaio	»	80,501.98		
			»	119,958 69
Importo del capitale costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1891			L.	503,273,447.23

(1) In aumento del costo di queste linee è stato portato il valore capitale della Cava di Pietre a Poggio Imperiale e della Cava Fresca presso Bari, ubicate rispettivamente sulle linee stesse.

VI. — Esercizio.

§ 1. — Lunghezza delle linee e lunghezze medie esercitate.

In seguito all'incorporazione dei tronchi Cineto Romano-Solmona (chilom. 114.820) e Faenza-Marradi (chilom. 34.628) la lunghezza della rete principale dal 1° gennaio 1891 risultò di chilometri 4.203.085 (V. per le lunghezze particolari e per i tempi dell'apertura all'esercizio la relazione del 1889).

In conseguenza del passaggio dei suindicati tronchi alla rete principale ed all'apertura del tronco Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello (chilom. 22.507) la rete complementare, che alla fine del 1890 aveva la lunghezza di chilom. 1144.494, si restrinse nel 1891 a chilom. 1017.553 con una diminuzione di chilom. 126.491, corrispondente alla differenza fra la lunghezza dei tronchi aggregati alla rete principale, e quella del tronco ultimamente aperto all'esercizio.

Le due reti insieme comprendevano al 31 dicembre 1891 km. 5220.638 di linee; ma la lunghezza media d'esercizio durante il 1891 limitavasi a chilom. 5207.561, perchè il tronco Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello fu aperto al pubblico soltanto il 1° agosto.

Il 15 settembre fu inoltre aperto al pubblico servizio il tronco dalla stazione all'abitato di Cerignola, di chilom. 7.106, concesso dal Governo a quel Comune, ed esercitato dalla nostra Società ai patti speciali della convenzione che è allegata alla relazione dell'anno scorso.

§ 2. — Materiale rotabile in servizio.

Nel quadro allegato n. 8 sono indicate per categorie le quantità di materiale rotabile in servizio nel 1891, le quali, in confronto di quelle del 1890, presentano l'aumento di 22 locomotive, 77 carrozze, 31 bagagliai e 339 carri.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

Il quadro allegato n. 9, confrontato con quello dell'anno precedente, dimostra per il 1891 una maggior percorrenza di chilometri 107.142 di treni viaggiatori ed una minor percorrenza di chilometri 519.448 di treni merci.

Prescindendo dallo spostamento conseguente al passaggio dei tronchi Cineto Romano-Solmona e Faenza-Marradi dalla rete complementare alla principale, l'aumento di percorrenza dei treni viaggiatori si deve all'istituzione del servizio locale tra Firenze e Pontassieve, all'esercizio del nuovo tronco Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello ed a miglioramenti di servizio sulle linee Bologna-Rimini, Castelbolognese-Ravenna e Livorno-Pistoia.

La minor percorrenza dei treni merci è conseguenza in parte di diminuzione di traffico, ma anche di un migliore impiego delle locomotive, ottenuto in seguito ad accurati studi.

In quanto ai treni materiali, essendo quasi completamente cessati i lavori di nuovo impianto e di manutenzione straordinaria sulle linee in esercizio, la loro percorrenza è molto scemata, e da chilom. 345.990, quale fu nel 1890, si ridusse nel 1891 a soli chilom. 101.069.

§ 4. — Interruzioni ed altri accidenti nel servizio.

Si ebbero limitazioni e sospensioni di servizio dei treni: per forti nevicate, sulle linee Termoli-Benevento, Solmona-Roma, Bologna-Ancona e Ancona-Foligno; per straripamento del torrente Tartano sulla linea Colico Sondrio; e per frane, sulle linee Termoli-Campobasso e Chiavenna-Colico. Le interruzioni non ebbero tuttavia gravi conseguenze, perchè sulle linee più importanti, Bologna-Ancona e Foligno-Ancona, durarono un sol giorno, e sulle altre al massimo sei giorni.

Si lamentarono inoltre per altre cause vari accidenti, dei quali i più gravi per disgrazie umane e per danni al materiale furono gli urti ed investimenti di treni avvenuti il 16 gennaio ad Ururi-Rotello, il 25 agosto a Casalecchio, il 4 ottobre ad Ancona e l'11 stesso mese a Carovigno.

L'allegato n. 12 comprende le solite notizie sul numero degli accidenti in servizio e sulle loro conseguenze.

§ 5. — Tariffe.

Viaggiatori. — Fra i provvedimenti attuati nell'anno decorso per sviluppare il movimento viaggiatori, figurano principalmente:

L'attuazione di nuovi biglietti a serie, valevoli per effettuare dieci viaggi di andata e dieci viaggi di ritorno con validità di trenta o sessanta giorni, che possono fruirsi anche dalla moglie e dai figli del titolare, purchè viaggianti con lui;

La istituzione di nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, dove la frequenza dei rapporti o la concorrenza lo esigevano;

La estensione della corrispondanza diretta fra il continente e la Sicilia mediante nuovi biglietti per una sola corsa di andata e ritorno fra Bari, Catania e Palermo;

L'ammissione dell'Albergo d' « Oriente » di Brindisi alla distribuzione di biglietti per le principali località italiane od estere ed alla relativa registrazione dei bagagli, per comodità dei viaggiatori provenienti dal mare.

Anche quest'anno si ebbero numerose comitive che compirono gite di piacere o pellegrinaggi, procurando un discreto utile all'Amministrazione.

Questa poi non trascurò di prendere in esame e sottoporre a studi tuttora in corso le riforme possibili nel ramo viaggiatori — ad iniziativa sua od a somiglianza di quello che si fece all'estero — e, come primo esperimento, attivò nella stagione estiva dei biglietti di andata e ritorno per *comitive*, a prezzi ridottissimi, da Milano per Venezia.

Merci. — Varie aggiunte e modificazioni nella nomenclatura furono pubblicate, mediante le appendici mensili al volume delle tariffe, del quale si era fatta la nuova edizione nell'anno precedente.

Furono riattivate, modificandole e ampliandole opportunamente, alcune tariffe locali, fra cui quelle per il solfato di ferro, per i filati e tessuti, ecc.

Fu data maggiore estensione ad altre tariffe locali interessanti il trasporto dei vini comuni, della pozzolana, dei materiali da costruzione, dei legnami, ecc.

A tempo opportuno fu poi riattivata la tariffa speciale temporanea pei trasporti di uva fresca a vagone completo, comprandendovi anche le spedizioni in vagoni da 14 e da 15 tonnellate.

Servizi cumulativi e di corrispondenza interni. — Il servizio cumulativo interno fu esteso alla ferrovia della Nord-Milano, per quanto riguarda la corrispondenza con viaggiatori e bagagli fra Milano, Piazza Castello e varie stazioni della linea Como-Lecco, ed alla ferrovia Ferrara-Suzzara per quanto riguarda viaggiatori, bagagli e merci.

Furono modificate le norme vigenti sul servizio suddetto colle ferrovie di Reggio Emilia e colle ferrovie secondarie romane, e furono attivati servizi di corrispondenza per merci numerario ed oggetti preziosi colle tramvie a vapore Navacchio-Calci e Tortona-Monleale.

Pel servizio cumulativo ferroviario marittimo si fecero alcune aggiunte e modificazioni risguardanti la Sardegna.

Servizi cumulativi esteri - Viaggiatori. — Fu pubblicata una nuova tariffa in servizio diretto italo-austro-germanico, via Pontebba; ed un'altra in servizio italo-austro-ungarico, via Cormons, Pontebba e Peri; e franco-italo-austriaco, via Ventimiglia, Pontebba e Cormons, agevolando sensibilmente le relative corrispondenze.

Merci. — Nel 1891, terminati gli studi per il riordinamento e l'ampliamento del servizio diretto italo-francese, poterono essere pubblicate le corrispondenti nuove tariffe, e contemporaneamente veniva istituito il nuovo servizio cumulativo italo-belga, venendo così soddisfatto ad un bisogno da tempo sentito.

Venne pure riordinato il servizio colle Poste Svizzere.

Si pubblicarono vari supplementi alle tariffe che esistevano, ed una nuova edizione della tariffa eccezionale pel trasporto dei carboni minerali dalla Germania all'Italia, via Gottardo, Brennero e Pontebba, ammettendo durante l'anno, da una parte e dall'altra, nuove stazioni italiane ed estere ai vari servizi diretti per determinate merci.

Concessioni speciali. — Infine, allo scopo di combattere

concorrenze e sviluppare il traffico, furono mano a mano accordate varie concessioni speciali, confermando molte delle convenzioni vigenti e stipulandone delle nuove.

§ 6° — TRAFFICO.

I prodotti diretti e indiretti dell'esercizio, detratte le imposte erariali, furono nell'anno 1891 i seguenti:

L. 100,452,057.82 per le linee della rete principale;
» 6,299,327.84 per le linee della rete complementare;

L. 106,751,385.66
» 395,056.76 pei tronchi isolati } che si esercitano
» 197,295.63 per la navigazione sul lago di Garda } a rimborso di spesa

Totale L. 107,343,738.05

In confronto dell'anno precedente, il prodotto dell'esercizio del 1891 segna:

aumento di. . . . . L. 886,906.97 per la rete principale;
diminuzione . . . . » 452,581.02 per la rete complementare;

residuo aumento . . L. 434,325,95
aumento di. . . . . » 53,040.51 per i tronchi isolati;
aumento di. . . . . » 16,099.86 per la navigazione sul lago di Garda.

Totale aumento . . L. 503,466.32

I prodotti della rete principale e della complementare si distinguono per categorie come appresso:

Categorie dei trasporti	Rete principale (1)			
	1890	1891	Differenze nel 1891	
			in più	in meno
Viaggiatori . . . . . L.	36,747,621.15	37,497,611.48	749,990.33	—
Bagagli . . . . »	1,713,625.16	1,692,322.94	—	21,302.22
Merci, veicoli, ecc., a G. V. »	6,778,818.04	6,665,851.71	—	112,966.33
Merci e bestiame a P.V. accel. »	6.817,682.53	6,881,989.61	64,307.08	—
Merci, veicoli e bestiame a P.V. »	47,077,364.29	47,199,618.26	122,253.97	—
Prodotti indiretti dell'eserc. »	480,039 68	514,663.82	84,624.14	—
Totale. . L.	99,565,159.85	100,452,057.82	1,021,175.52	134,268.55
			+ 886,906.97	
	Rete complementare (2)			
Viaggiatori . . . . . L.	2,416,347.12	2,159,043.25	—	257,303.87
Bagagli . . . . »	53,404.88	49,508.82	—	3,896.06
Merci, veicoli, ecc. a G.V. . »	426.279.49	381,358.46	—	44,921.03
Merci e bestiame a P.V. accel. »	361.745.67	301,111.94	—	60,633.73
Merci, veicoli e bestiame a P.V. »	3,453,173.70	3,362,176.15	—	90,997.55
Prodotti indiretti dell'eserc. »	40 958.00	46,129.22	5,171.22	—
Totale. . L.	6,751,908.86	6,299,327.84	5,171.22	457,752.24
			— 452,581.02	

(1) Compresi i prodotti della linea Milano-Chiasso.
(2) Esclusi i tronchi isolati.

Si nota che lo spostamento notevole di prodotto fra le reti principale e complementare in confronto dei risultati del 1890 proviene dal passaggio dei tronchi Faenza-Marradi e Cineto Romano-Solmona dalla rete complementare alla principale, per cui si è aggiunto a questa e sottratto a quella un prodotto che risulta inizialmente di L. 782,537.17.

Per lo stesso fatto è diminuito il prodotto chilometrico della rete principale che da L. 54,559.73, quale era nel 1890, si è ridotto nel 1891 a L. 23,894.40, essendo la lunghezza media esercitata cresciuta da chilometri 4054 a chilometri 4204.

Invece il prodotto chilometrico della rete complementare da L. 6,316 09 nel 1890 è salito nel 1891 a L. 6,719.78.

Il prodotto medio per treno chilometro è stato di:

L. 4.64 per la rete principale
L. 2.43 per la rete complementare

superiori di L. 0.06 e L. 0.17 a quelli del 1890.

I risultati del traffico nell'anno 1891 sono esposti nel quadro allegato n. 10, e dal loro confronto con quelli dell'anno precedente si desumono le seguenti differenze (1):

Movimento e prodotto viaggiatori. — La quantità complessiva dei passeggeri trasportati nel 1890 fu di n. 14,992,982
mentre nel 1891 se ne trasportarono . . » 14,967,441

Differenza in meno . . . n. 25,541

(1) Come nelle relazioni precedenti, in questo confronto non si tien conto del movimento e del prodotto della linea Milano-Chiasso, esercitata in comune colla Società della rete Mediterranea.

Questa diminuzione si distribuisce proporzionalmente in quasi tutte le categorie di biglietti, esclusi i trasporti per conto dello Stato, in cui invece si nota un aumento di numero 65,661 viaggiatori.

Le percorrenze diminuirono nei biglietti a tariffa ridotta, ma aumentarono invece notevolmente nei viaggiatori a prezzo intero, poichè da . . . . chilom 382,920,030
nel 1890 salirono a . . . . . . » 386,410,059

nel 1891, per cui si ebbe un aumento di . . . . chilom. 3,490,029

il quale, oltre a compensare le diminuzioni più sopra accennate nelle altre categorie, accrebbe il prodotto totale di questo ramo di trasporti. Infatti, mentre nell'anno 1890 il prodotto viaggiatori fu di . . . . . L. 38,601,597.78
nel 1891 invece fu di . . . . . . » 39,118,631.46

con un aumento di . . . . L. 517,033.68

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — Nel trasporto dei bagagli, campioni, giornali e cani, il prodotto che nell'anno 1890 era stato di . L. 1,738,678.01
scemò nel 1891 a . . . . » 1,712,839.26

per cui si verificò la diminuzione di . L. 25,838.75
dovuta alla minor percorrenza dei trasporti.

Nel movimento merci, veicoli e bestiame a grande velocità si ebbero in complesso n. 11,511 spedizioni in meno dell'anno precedente, cosicchè il prodotto che nel 1890 era stato di . . . . L. 7,082,830.67
raggiunse nel 1891 solo . . . . . » 6,919,318.30

con una differenza in meno di . . . L. 163,512.37

Questa diminuzione è dovuta quasi esclusivamente all'essersi effettuati nel 1891 pochi trasporti per conto dello Stato; ed infatti nel trasporto dei cavalli e del bestiame per conto del Governo si hanno in meno n. 6504 capi per una percorrenza di 1,506,389 chilometri, ed un prodotto di lire 105,111.63; ed in quello dei veicoli n. 521 spedizioni per una percorrenza di chilometri 94,604 ed un prodotto di L. 18,843 69. (*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1892 (N. 148) — **Regio Decreto 14 aprile 1892**, numero 234, con cui è approvato il regolamento edilizio per la città di Napoli, secondo il testo unito al presente Decreto e vistato dai Ministri proponenti.

— **Regio Decreto 16 giugno 1892**, numero 288, con cui è approvato l'annesso regolamento, visto dal Ministro delle Poste e dei Telegrafi, per l'eseguimento della legge del 7 aprile 1892 sull'esercizio dei telefoni.

— **Regio Decreto 7 aprile 1892**, con cui è approvato il progetto 10 giugno 1886, di andamento generale della nuova strada provinciale dalla Taverna del Bravo a Frattamaggiore, la cui planimetria sarà firmata dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Gazzetta Ufficiale del 25 giugno 1892 (N. 149). — **Regio Decreto 5 giugno 1892**, numero 290, col quale è autorizzato il compimento delle indicatevi opere edilizie di riordinamento di fabbricati carcerari a Porto Longone, Viterbo, Palermo, Forlì, Oneglia, Portoferraio, Santa Maria Capua Vetere, Volterra, Augusta, Firenze, Urbino e Siena nel limite dei fondi stanziati in bilancio, e colla osservanza delle norme stabilite dal regolamento sulla contabilità dello Stato circa l'approvazione dei singoli progetti d'arte, della spesa relativa e dei relativi contratti.

LE FERROVIE AD INGRANAGGIO SISTEMA RIGGENBACH, SISTEMA ABT E SISTEMA LOCHER

Riportiamo dalla *Revue Générale des Chemins de fer* i tre seguenti prospetti, riferentisi distintamente ai tre differenti sistemi; e ricordiamo che del sistema Abt dicemmo nel n. 26 del 1891 nell'articolo « L'economia delle costruzioni delle ferrovie di montagna e il sistema Abt ».

I. — Ferrovie ad ingranaggio, sistema Riggenbach, in esercizio nel 1890.

Num. d' ordine	Indicazione delle linee	Apertura allo esercizio	Lunghezza in chilometri	Pendenza massima in millim.	Numero delle locomotive	Osservazioni
1	Vitzau-Rigi	1870	7	250	10	Intieramente ad ingranaggio.
2	Ostermundingen-Berna	1870	2	100	2	Sistema misto
3	Vienna-Kahlenberg	1872	5	110	5	Intieramente ad ingranaggio.
4	Pesth Schwabenberg	1872	4	110	4	id.
5	Rorschach Heiden	1874	6	90	3	id.
6	Arth-Rigi	1874	9	210	6	id.
7	Wasseralfingen (Wurtemberg). . .	1876	2	78	1	Sistema misto.
8	Rüti (Zurigo)	1877	2	100	1	id.
9	Laufen-Berna	1878	1	50	1	id.
10	Friederichssegen, sopra la Lahn . .	1880	3	100	2	id.
11	Petropolis (Brasile)	1882	7	150	4	Intieramente ad ingranaggio.
12	Corcovado (Brasile)	1883	3.5	300	3	id.
13	Königswinter, Drachenfels	1884	2	200	3	id.
14	Rudesheim, Niederwald.	1884	2.4	200	4	id.
15	Stuttgart, Degerloch.	1885	2	172	3	id.
16	Zrakarotz (Ungheria)	1885	5.5	80	2	Sistema misto.
17	Assmannshausen Niederwald . . .	1885	1.5	200	3	Intieramente ad ingranaggio.
18	Napoli Salvator Rosa	1886	0.8	70	3	Sistema misto.
19	Salzburg, Gaisberg	1887	5.5	250	7	Intieramente ad ingranaggio.
20	Langres (Francia)	1887	1.5	172	2	Sistema misto.
21	Padang (Sumatra)	1889	53.0	80	4	id.
22	Königswinter Petersberg	1889	1.3	260	3	Intieramente ad ingranaggio.
23	Jenbach, Achensée (Tirolo) . . .	1889	3.3	160	4	Sistema misto.
24	Brünig (Svizzera)	1887	44.9	120	»	id.
25	Hœllenthal (Ducato di Baden) . .	1887	34.7	55	»	Sistema misto, ingranaggio Bissinger. Locomotiva con movimenti ad ingranaggio ed a aderenza indipendenti (4 cilindri).
26	St-Gall Gais	1889	14	90	4	Sistema misto, ingranaggio Riggenbach e locomotiva sistema Klose (4 cilindri).
27	Zweilütschinen-Grindenwald . . .	1890	11.8	120	»	Sistema misto.
28	Zweilütschinen-Lauterbrunnen . .	1890	2.2	120	»	id.
	Lunghezza totale . . .		237.0			

II. — Ferrovie ad ingranaggio, sistema R. Abt, esercitate nel 1892.

Num. d' ordine	Indicazione delle linee	Apertura allo esercizio	Lunghezza in chilometri	Pendenza massima in millim.	Raggio minimo delle curve	Scartamento del binario	Osservazioni
1	Blankenburg-Tanne (Harz)	1885	30.5	60	180	1.430	Sistema misto.
2	Lehensten-Œrtelsbruch	1886	2.7	80	150	1.430	id.
3	Œrtelsbruch	1886	5	137	30	0.600	id.
4	Puerto Cabello-Valencia.	1887	3.8	80	115	1.067	Intieramente ad ingranaggio.
5	Monte Generoso	1890	9	220	60	1.000	id.
6	Viège Zermatt	1890	35	125	100	1.000	Sistema misto.
7	Mostar-Serajevo (Bosnia)	1890	68	60	120	0.760	id.
8	Pikes Peak (Col. Stati Uniti) . .	1890	14.5	250	110	1.435	Intieramente ad ingranaggio.
9	Eisenerz-Vordenberg (Stiria) . . .	1891	20	71	180	1.450	Sistema misto.
10	Diacophto-Kalavryta (Grecia) . . .	1891	22	145	80	0.750	id.
11	Rothorn	»	7.6	250	60	0.800	Intieramente ad ingranaggio.
12	Ferrovia da Glion ai rochers di Naye	»	7.5	220	80	1.000	id.
13	Ferrovia centrale di San Domingo .	»	90	90	50	0.765	id.
14	Ferrovia elettrica del Mont-Salève .	»	9	250	60	1.000	id.
15	Mendoza-Santa Rosa (Transandina) .	»	70	80	120	1.000	Sistema misto.
16	Aix-les Bains al Revard	»	9	200	80	1.000	Intieramente ad ingranaggio.
17	Montserrat (Spagna)	»	8	150	80	1.000	id.
18	Usui-Fogé (Giappone)	»	8	60	250	1.000	Sistema misto.
	Lunghezza totale . . .		419.6				

Nota. — Le linee N. 11 e 18 debbono essere aperte all'esercizio nel corrente 1892.

III. — Ferrovia ad ingranaggio, sistema Locher.

Num. d' ordine	Indicazione delle linee	Apertura allo esercizio	Lunghezza in chilometri	Pendenza massima in millim.	Raggio minimo delle curve	Scartamento del binario	Osservazioni
»	Ferrovia del Monte Pilato. . . .	1888	4.5	480	80	0.800	

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per un nuovo treno celere da Brindisi a Torino.

Siamo informati che le Amministrazioni delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico, di comune accordo, hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di intercalare un treno celere fra il V e X della Valigia Anglo-Indiana da Brindisi fino a Torino, onde evitare l'inconveniente, già verificatosi, che i viaggiatori che giungono col battello della Peninsulare (in causa dell'intervallo di quattro ore esistente fra la partenza del treno V e quella del treno X) siano obbligati a fare una lunga sosta a Brindisi, quando il battello predetto giunga non molto dopo la partenza del primo dei suddetti treni.

><

Biglietti di andata-ritorno da Milano, Torino e Genova per Ginevra, Aix-les-Bains, Lione e viceversa.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per favorire sempre più le escursioni in Italia da parte di quei viaggiatori che villeggiano nei paesi più prossimi alla nostra frontiera, ha estesi gli accordi colle ferrovie francesi (di cui abbiamo parlato nel n. 24, pag. 376) alla istituzione dei biglietti di andata e ritorno con validità di 8 giorni: da Ginevra a Milano, a Torino, a Genova e viceversa, in distribuzione permanente; da Aix-les-Bains a Genova e viceversa, in distribuzione nella sola stagione estiva (1° giugno-30 settembre); ed alla ammissione anche di Genova alla corrispondenza con Lione, mediante biglietti di andata e ritorno permanenti colla stessa validità di 8 giorni.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per fornitura di ferri minuti armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del 16 luglio, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale, del modello n. 2 ex-Alta Italia e del 1° tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del *tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Ponte S. Venere*, in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere, piane e speciali di acciaio dolce omogeneo	879.48	118,100
	Piastre di ferro intermedie, di giunzione e di controgiunto	1865.91	
2.	Chiavarde di ferro a becco e a testa sferica	190.09	41,000
	Arpioni di ferro speciali, ordinari e di arresto	31.80	
	Caviglie a vite mordente in acciaio	600.00	

Cauzione: Per il 1° lotto: provvisoria L. 6000; definitiva L. 12,000. Per il 2° lotto: provvisoria L. 2100; definitiva L. 4100.

Termine perentorio di consegna: per ambidue i lotti il 30 settembre 1892.

Luogo di consegna: Stazione di Avellino.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, approvato con decreto ministeriale 14 giugno 1889, colle successive modificazioni fino al 31 dicembre stesso anno, e di quello speciale in data 16 maggio 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti di questo Ministero.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per meccanismi fissi armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del 16 luglio, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi, e cioè di due segnali a distanza colle relative trasmissioni e suonerie elettriche di controllo, due piattaforme girevoli da metri 5.50, una grue di sollevamento da 6 tonnellate, due cancelli in ferro a due battenti, cinque tabelle monitorie, otto sbarre per passi a livello, una sagoma di controllo per vagoni e un davanzale per piani caricatori, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei *tronchi Salerno-Fratte-Capezzano della linea Salerno-Sanseverino*, per la presunta somma di lire 19,555.50, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato (Edizione 15 luglio 1890) e di quello speciale in data 29 febbraio 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell' ufficio contratti di questo Ministero.

La posa in opera dei meccanismi dovrà essere ultimata entro mesi quattro dalla data dell'ordinazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1000 e quella definitiva in L. 2000, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 8 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Livorno-Val di Nievole.

(*Nuove istanze per la concessione e il sussidio governativo*).

Siamo informati che il Consiglio provinciale di Livorno ha fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici una propria deliberazione colla quale il Consiglio — facendo proprie le considerazioni tecniche e legali svolte dalla locale Camera di Commercio ed Arti nella memoria del 15 aprile p. p., inoltrata al Ministero predetto, colle quali vengono confutati i criteri su cui il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avrebbe basata la tesi della non sussidiabilità della ferrovia diretta Livorno-Val di Nievole — delibera di esprimere al Governo ed al Consiglio di Stato un voto onde sieno favorevolmente risolute le premurose istanze della Camera suddetta, dirette ad ottenere che venga accordata la chiesta concessione della costruzione e dell'esercizio della predetta ferrovia

col massimo contributo governativo consentito dalla vigente legge.

Per richiamo a precedenti informazioni e notizie vedi n. 21, pag. 328.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.
(Per il riparto del contributo delle provincie di Cosenza e Catanzaro).

C'informano da Catanzaro che quel Consiglio provinciale, ritenuti non esatti nè giusti i criteri tenuti dagli Uffici del Genio Civile di Cosenza e di Catanzaro nella ripartizione del contributo delle due provincie allo Stato, per la costruzione della ferrovia Cosenza-Nocera Terinese, ha fatto voti al Governo del Re affinchè nel definire la ripartizione medesima, modifichi i criteri secondo una tabella di riparto studiato, per incarico del Consiglio dall'Ufficio tecnico provinciale, secondo la quale il contributo medesimo dovrebbe essere suddiviso fra le provincie di Cosenza e di Catanzaro nella misura di millesimi 917.675 per la prima e di millesimi 82.325 per la seconda.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato lavori tronco Sora-Balsorano al 1° giugno 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto all'impresa Francesco Strangolini, riceviamo le seguenti notizie, che sono riferibili al 1° del mese di giugno:

Le *espropriazioni* sono generalmente definite e non vi sono vertenze pendenti.

I *movimenti di materie* sono sviluppati saltuariamente nei primi 11 chilometri e procedono piuttosto lentamente. Si è iniziato il piazzale della stazione di Balsorano. Nello scavo delle trincee si hanno scoscendimenti e frane a causa del terreno incontrato e delle infiltrazioni d'acqua.

Le *opere d'arte* previste sono 80, delle quali sono ultimate, o quasi, n. 27, ed in corso di costruzione 5; le *opere d'arte speciali* sono due e consistono in due ponti sul Liri alle progressive 2985 e 9426.30, entrambi in corso di costruzione.

Delle 11 *case cantoniere* previste, n. 4 sono in corso di avanzata costruzione; e di 6 garette, 2 sono iniziate. I fabbricati della *stazione di Balsorano* non sono ancora stati iniziati.

Lungo il tronco si hanno tre *gallerie:* la prima, denominata Marianella, di m. 350 di lunghezza, manca solo della testa all'imbocco Sora; la seconda, detta Artificiale, lunga m. 42.46, è ultimata per m. 29; e la terza, detta Rampucci, della lunghezza di m. 575, presenta il seguente stato di avanzamento: *scavo:* avanzata m. 211.40, calotta m. 191.40, strozzo m. 135.40, piedritti m. 135.40, regolamento m. 104; *muratura:* calotta m. 169.40, piedritti m. 133.40, arco rovescio m. 129.40.

><

Stazione di Lecco.
(Circa progetto 2° e 3° gruppo lavori ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazioni al progetto approvato per la esecuzione del secondo e terzo gruppo dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di Lecco (linea Bergamo-Lecco) in dipendenza dell'innesto nella medesima delle nuove linee per Como e per Colico.

La spesa complessivamente preventivata nel progetto già approvato era di L. 976,663.10, di cui per i lavori del secondo gruppo L. 723,769.63; pei lavori del terzo gruppo L. 252,893.47. Colla proposta suaccennata, nel mentre si migliora sensibilmente il progetto già approvato, si ottiene anche una lieve economia di spesa.

><

Procura legalizzata o semplice lettera di delegazione nel ritiro delle merci per conto di terzi?

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in seguito ad istanze della Camera di Commercio ed Arti di Bergamo, ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a far pratiche presso l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali allo scopo di indurla a recedere dalle disposizioni da essa emanate aventi lo scopo di rendere obbligatoria la presentazione della procura legalizzata per coloro che esercitano la professione di ritiro di merci per conto dei terzi.

A proposito di tale disposizione si fa notare che dal 1887 in poi nessun danno è derivato all'Amministrazione ferroviaria dal riconoscimento della semplice lettera di delegazione; e che la identica agevolezza, consentita già nei sei anni di esercizio governativo sulle linee dell'Alta Italia, non ha parimenti dato luogo ad alcun inconveniente.

Si nota pure che la presentazione delle procure legalizzate non è compatibile colla speditezza e l'economia richiesta dalle operazioni commerciali; e che la vidimazione, in ogni modo, delle firme dei commercianti può, a sensi di legge, essere ritenuta valevole anche se fatta dalle Camere di Commercio.

><

Per il trasporto dell'uva fresca e dei mosti meridionali.

Ci scrivono da Napoli che quell'*Associazione di proprietari ed agricoltori*, preoccupata del fatto che nello scorso anno furono numerosi i lagni dei produttori ed acquirenti di uva fresca e di mosti, perchè nel periodo della vendemmia difettavano negli scali più importanti delle provincie meridionali i vagoni necessari al pronto carico e trasporto delle suddette derrate, ha vivamente instato presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio affinchè, d'accordo col Ministero dei Lavori Pubblici, vengano invitate le Amministrazioni ferroviarie a provvedere in tempo a che non si ripetano gli inconvenienti lamentati lo scorso anno.

><

Per la circolazione di carri di costruzione speciale sulle ferrovie italiane.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo regolamento per la circolazione sulle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale.

Col nuovo regolamento si colmano alcune lacune esistenti nel regolamento 1° gennaio 1888, e si pone rimedio ad alcuni inconvenienti che si verificarono nell'applicazione del regolamento medesimo.

><

Stazione di Ispra (linea Alessandria-Luino).
(Esperimento di fermata di treno diretto).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, previa la superiore approvazione, ha determinato di accogliere le istanze che furono rivolte allo scopo di ottenere che il treno diretto n. 25 faccia fermata per servizio di viaggiatori alla stazione di Ispra lungo la ferrovia Alessandria-Luino. La fermata venne istituita in via di esperimento ieri (1° luglio).

><

Per la proroga dell'attuale servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Siamo informati che la *Società di Navigazione Generale Italiana* ha accettata la proposta delle Amministrazioni ferroviarie relativa alla proroga fino al 31 dicembre p. v. dell'attuale servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

><

Ci consta poi che la *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde* ha desistito dalla riserva che aveva formulata per l'adesione alla proroga del vigente servizio cumulativo ferroviario marittimo a tutto il 31 dicembre p. v. ed ha consentito incondizionatamente alla proroga stessa, fiduciosa che sarà tenuto conto a tempo opportuno delle sue domande per ottenere che la Navigazione generale italiana consenta alle maggiori possibili riduzioni pel trasporto dei viaggiatori e delle merci da Golfo degli Aranci a Civitavecchia.

Per richiamo a precedenti informazioni circa la lunga questione del *servizio cumulativo ferroviario-marittimo* vedi n. 15, pag. 230.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Decreto ministeriale*).

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta fatta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo anche in nome e per conto di quelle delle Ferrovie Meridionali e della Sicilia, per modificazioni da introdursi nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità per quanto riguarda i trasporti *delle noci di cocco piene e vuote.*

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possano approvarsi i progetti presentati dall'Amministrazione delle *Strade Ferrate della Sicilia* pell'appalto della fornitura (da farsi a carico del fondo stanziato in bilancio come prima dotazione di materiale mobile e d'esercizio delle Strade Ferrate complementari) del seguente *materiale mobile:* N. 6 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con ritirata; N. 60 carri chiusi comuni per merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate con freno; N. 6 carri-cisterna, per trasporto di acqua, della portata di metri cubi 12, con pompa Letestù; N. 144 assi montati; N. 288 molle a balestra; N. 360 molle a spirale. La spesa complessivamente preventivata per il suindicato materiale rileva a L. 417,000.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere accolta la domanda dell'ing. Alessandro Ferretti per la concessione, senza sussidio dello Stato, della costruzione e dell'esercizio di un *tronco di ferrovia da Lecco a Ballabio.*

Il detto tronco avrà la lunghezza di m. 5,078.40, ed importerà una spesa di L. 1,400,000. Esso dovrà essere costruito, in parte a semplice aderenza ed in parte a dentiera simile a quella Riggenbach. Le spese di esercizio ed i prodotti lordi sono rispettivamente calcolati di lire 183,269 le prime, e di L. 283,093 le seconde; per cui si presume un reddito netto di L. 93,822 con cui provvedere all'interesse ed ammortamento del capitale impiegato nella costruzione. La popolazione che sarà servita dal nuovo tronco di ferrovia è di 30,250 abitanti. La concessione è domandata per 90 anni.

Per richiamo a precedenti informazioni e notizie circa il progetto di questa ferrovia vedi n. 22, pag. 339.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante lavori di consolidamento dell'argine stradale presso San Giorgio, fra i chilometri 57.989.50 e 58.025.80 della *linea Asti-Casale.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento delle trincee di Casamaggiore Benzole, Avanelle e Fiuervi lungo la *ferrovia Asciano-Montepescali;*
2. Progetto di condotta d'acqua al rifornitore della stazione di Lagonegro lungo il tronco Casalbuono-Lagonegro della *ferrovia Sicignano-Castrocucco;*
3. Domanda della Società Esercente per sostituzione del motore elettrico a quello a vapore nella *ferrovia funicolare di Bergamo;*
4. Progetto di sistemazione della tratta fra le cantoniere 40 e 44 del 3° tronco Casale Corte Cerro-Ornavasso della *ferrovia Gozzano-Domodossola;*
5. Progetto di travate metalliche sui torrenti Bagni, S. Ippolito, Maida 1° e Maida 2° lungo il tronco Sant'Eufemia-Maida della *ferrovia Battipaglia-Reggio;*
6. Progetto per la costruzione di una casa cantoniera al km. 129.800 della *ferrovia Eboli-Metaponto;*
7. Progetto per la sistemazione della trincea al chilometro 84.350 della *ferrovia Orte-Foligno;*
8. Progetto di allacciamento della *ferrovia Marmifera di Carrara* presso la galleria di Colonnata ed il poggio di Gioia;
9. Progetto di variante ai lavori della galleria dei Caprioli lungo il tronco Pisciotta-Castrocucco della *ferrovia Eboli-Reggio;*
10. Progetto esecutivo della variante fra le progressive 57-289.93 e 60-270.75 della *ferrovia Barletta-Spinazzola;*
11. Progetto d'incanalamento, imbrigliamento e rimboschimento del torrente Piazza e dei suoi affluenti a monte della *ferrovia Marcellinara-Sant'Eufemia;*
12. Variante all'origine del tronco della *ferrovia Napoli-Ottaiano;*
13. Provvista di *materiale mobile* coi fondi delle complementari per la *Rete Mediterranea;*
14. Progetto definitivo per l'ampliamento della *Stazione di Piadena* lungo la ferrovia Cremona Mantova;
15. Progetto per il prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di Sesto e di Montale-Agliana sulla ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lecco-Colico. — *Apertura all'esercizio del tronco Lecco-Bellano.* — Il 29 giugno u. s. ebbe luogo la preannunciata (1) inaugurazione del tronco Lecco-Bellano, della linea Lecco-Colico, la cui apertura all'esercizio ebbe poi luogo ieri 1° luglio.

Il treno inaugurale partì la mattina del 29 giugno u. s., alle 7.10 dalla stazione centrale di Milano. Vi erano l'ingegnere comm. Giuseppe Pessione, Direttore dei lavori, residente in Ancona, l'ing. comm. Fabani, delegato per l'Esercizio della Rete Adriatica — della cui Rete fa parte la linea

(1) Vedi n. 21, pag. 329.

— il cav. ing. Bonsanti, Capo-servizio dei lavori, il cavaliere Spongia, Capo servizio dei trasporti, il cav. ing. Roddobi, costruttore della linea Lecco-Colico, il comm. Bussi, Ispettore capo governativo del Circolo di Milano, il cav. ingegnere Parravicini, rappresentante il Comitato interprovinciale per la suddetta linea, e il cav. ing. Colombo, Capo divisione della Mediterranea.

Lungo la linea salirono sul treno i Sindaci dei vari Comuni, come pure il Sottoprefetto e il Presidente del Tribunale di Lecco.

Nelle stazioni di Varenna e di Bellano il treno fu accolto dalla musica, e, per cura dei rispettivi Municipi, venne offerto il *vermouth* agli invitati.

Arrivati a Bellano, questi si recarono a visitare la famosa cascata detta l'*Orrido*, poi alla splendida colazione offerta dalla Direzione delle Ferrovie Meridionali in uno dei locali della stazione. Fecero brindisi applauditissimi il signor Vitali, assessore di Bellano, l'ing. Parravicini, il cav. Colombo e il comm. Pessione.

Circa la linea, il suo tracciato e le sue opere non occorre ripetiamo ora quanto dicemmo periodicamente negli stati mensili dei lavori dell'Adriatica. Rinviamo all'uopo i nostri lettori al n. 25, pag. 385.

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia. — *Nuove istanze del Municipio di Catanzaro per la pronta costruzione del tronco Catanzaro Sala-Settingiano.* — Annunciasi che il Municipio di Catanzaro ha rivolto nuove istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinchè sia data una pronta e definitiva soluzione alla questione circa la costruzione del tronco Catanzaro Sala-Settingiano della linea Catanzaro-Santa Eufemia.

Per tale tronco la Società Nazionale delle Officine di Savigliano — come abbiamo a suo tempo annunciato ed intanto, per richiamo, ricordiamo il n. 26 del 1891, pag 405 — ha presentato un progetto di applicazione del sistema Abt; ma il Ministro dei Lavori Pubblici aveva disposto all'uopo nuovi studi, in base specialmente ai risultati del sistema Abt nelle sue applicazioni all'estero (1).

Occorre aggiungere come al compimento dell'intera linea non manchi oramai che il detto tronco.

Ferrovie secondarie Sarde. — *Progetto di variante alla linea Mandas-Tortolì.* — Dalla Direzione delle costruzioni delle Ferrovie secondarie Sarde è stata presentata al Governo la proposta di una variante al progetto, approvato nell'ottobre 1891, per la linea Mandas-Tortolì.

La variante, che si estende dal chilom. 22.633.27 al chilometro 31.471.21 (*tronco Mandas-Flumendosa*), ha per iscopo la maggiore stabilità della linea e la conseguente maggiore sicurezza dell'esercizio.

Ferrovia Torino-Rivoli. — *La proposta della Giunta Municipale di Torino per il trasloco della stazione, approvata dal Consiglio Comunale.* — Nel Consiglio Comunale di Torino si discusse nella seduta del 27 giugno u. s. la proposta della Giunta Municipale, di cui demmo il testo nel n. 26, pag. 406.

Dopo lunga discussione — mossa specialmente dallo svolgimento di alcuni ordini del giorno concernenti l'ubicazione della stazione presso l'abitato o alla Barriera daziaria e circa la costruzione del tratto urbano della ferrovia, in trincea o no, od in galleria — fu approvata la proposta della Giunta con l'aggiunta: « impregiudicati i diritti della città di Torino in rapporto alla città di Rivoli ».

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. — *Dal rendiconto dell'esercizio 1891.* — Riassumiamo le seguenti cifre complessive:

Spese. — Il totale delle spese — comprese quelle generali di amministrazione, le imposte e tasse, il servizio dei titoli, ecc — ammontò nell'esercizio 1891 a L. 432,734.42; le spese dell'esercizio, a L. 239,779.13.

Rendite. — Il totale delle rendite ascese a L. 460,024.30; i prodotti dell'esercizio — lordi da imposta erariale, tassa di bollo, tasse e quote telegrafiche — a L. 365,786.43.

Utili netti. — Questi ammontano complessivamente a L. 27,289.88, che sono così ripartite: L. 24,000 agli azionisti, ossia L. 3 per ognuna delle 8,000 azioni; L. 3,289.88 al fondo di riserva straordinaria.

Stato patrimoniale. — Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 1891 (in chiusura dell'esercizio) fu calcolato a L. 4,349,936.37, delle quali: L. 3,147,642.10 per la linea, materiale mobile e fisso, meccanismi, attrezzi e mobilio; L. 169,453.61 per spese di la istituzione, di costruzioni ed ampliamenti successivi.

Ferrovia Gozzano-Alzo. — *Vendita all'asta.* — Annuncia un giornale di Milano che il 27 giugno u. s. la Banca Popolare di Codogno riuscì all'asta deliberataria della ferrovia Gozzano-Alzo per L. 150,500. Il 9 luglio scade l'aumento del sesto.

Si dice che altre Società concorreranno a quest'asta.

Funicolare di Bergamo. — *Per la sostituzione di motore elettrico a quello a vapore.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presa in esame domanda della Società per la ferrovia funicolare di Bergamo, per la sostituzione di motore elettrico a quello a vapore, ha ritenuto che la domanda possa accogliersi sotto l'osservanza di apposite condizioni; del progetto e della dimanda abbiamo date informazioni a suo tempo.

Tramvia S. Giuliano-Mestre. — *Dimanda di prolungamento.* — All'ordine del giorno del Consiglio provinciale di Venezia è una domanda della Società della tramvia San Giuliano-Mestre per la concessione del prolungamento della tramvia stessa fino al lato nord della piazza maggiore di quel capoluogo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Deliberazioni dell'assemblea generale del 25 giugno u. s.* — Nel preannunciato giorno ebbe luogo a Lucerna l'assemblea generale degli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo.

Vennero approvati i conti ed il bilancio dell'esercizio 1891 ed il dividendo proposto dalla Direzione e dal Consiglio di Amministrazione al 6 0\0, cioè in fr. 30 per ogni azione. (Vedi « Memorandum » di questo numero).

La Commissione dei conti venne composta dei signori consigliere di governo Grob in Zurigo, banchiere Sidler in Zurigo e consigliere di governo Philippi in Basilea.

Ricordiamo che sin dal n. 25, pag. 392, abbiamo pubblicato un breve cenno dei punti principali concernenti l'esercizio 1891, riassumendolo dal *20° Rapporto di gestione* — presentato dalla Direzione e dal Consiglio d'Amministrazione all'assemblea stessa — del quale intanto abbiamo nel n. 26, pag. 401, incominciata la pubblicazione del testo ufficiale, con richiamo a precedenti atti e documenti dell'assemblea.

Ferrovia Giura-Sempione. — *Dal rendiconto dell'esercizio 1891.* — Riassumiamo le seguenti cifre complessive, comparativamente all'esercizio 1890:

1. *Prodotto del traffico*		*1891*	*1890*
Viaggiatori	fr.	10,386,000	10,771,000
Bagagli, animali, merci .	»	13,662,000	13,319,000
Diversi	»	1,147,000	1,041,000
Totali . . .	fr.	25,195,000	25,131,000
2. *Spese d'esercizio* .	fr.	15,842,000	13,647,000
3. *Eccedenza dei prodotti*	fr.	9,353,000	11,484,000
4. *Saldo disponibile* .	fr.	2,020,000	3,225,000

ossia tenuto conto da una parte del prodotto dei capitali disponibili, ecc., e dall'altra degli ammortamenti, interessi, spese varie e delle spese di rinnovamento, estensioni, ecc.

(1) Vedi all'uopo, e per richiamo a precedenti articoli, informazioni e notizie sul *sistema Abt*, l'articolo « Le ferrovie ad ingranaggio, ecc. » in questo stesso numero.

5. *Ripartizione*:

Al fondo di riserva speciale .	fr.	455,000	—
Dividendo agli azionisti . .	»	1,242,000	2,900,000
Riporto a nuovo	»	323,000	325,000
Totale come sopra al § 4	fr.	2,020,000	3,225,000

Ferrovie Austriache. — *Aumento delle tariffe per le merci sulle ferrovie dello Stato.* — La Direzione delle ferrovie dello Stato austriaco ha pubblicato l'avviso con cui annunciasi che dal 15 corrente luglio andrà in vigore la nuova tariffa per il trasporto delle merci.

Della lunga questione circa questo aumento delle tariffe abbiamo seguito tutto il corso dall'inizio di essa; e citiamo, per richiamo a precedenti notizie, il nostro n. 23, pag. 361.

Ferrovie Inglesi. — *Abolizione del grande scartamento.* — Anche l'ultima parte della ferrovia del « Great Western », costrutta e sino ad ora esercitata a scartamento di m. 2.13, venne ridotta allo scartamento normale di metri 1.44.

Ricordiamo all'uopo che dapprima la ferrovia del « Great Western », da Paddington a Maidenhead e poi a Bristol e Exeter fu costrutta a grande scartamento; e che questo fu ancora adottato nel 1852, nonostante la legge del 1846, che prescriveva lo scartamento normale di m. 1.44, nel prolungamento della linea a Birmingham.

Ed avendo in seguito la Compagnia del « Great Western » fatto acquisto di linee oltre Birmingham, per Birkenhead e Manchester, costrutte collo scartamento normale, e volendo ovviare agli inconvenienti dei frequenti trasbordi, la Compagnia stessa credette buon provvedimento di ricorrere al sistema del binario misto, facendo cioè intercalare sulle linee a scartamento normale una terza rotaia.

Ma fin dal 1868 la Compagnia smise da questo sistema di scartamento misto ed adottò lo scartamento normale; cosicchè dopo il 1874 lo scartamento largo non esisteva più che sulla ferrovia Londra-Penzauce.

Non è a dire quanto abbia costato questo cambiamento dello scartamento, sia in rapporto al corpo stradale, sia in rapporto al materiale rotabile.

Crediamo poi opportuno ricordare come nel n. 4 del 1888, pag. 50, abbiamo pubblicato uno speciale articolo sullo *scartamento delle ferrovie nei diversi Stati.*

Ferrovie Belghe. — *Progetto di una ferrovia elettrica Bruxelles-Anversa.* — Riportiamo dal *Précurseur:*

« Da più giorni non si parla d'altro che della proposta, fatta al Governo dal signor Van den Kerchove, antico senatore liberale per la città di Gand, di costruire fra Bruxelles e Anversa, una ferrovia elettrica con la quale si percorrerebbe in soli venticinque minuti la distanza frapposta.

« Il signor Van den Kerchove si è distinto nella costruzione delle macchine; è uomo di rara intelligenza e di molta iniziativa, onde si può ritenere per fermo che, se fece quella proposta, si è perchè ha tutta la certezza di riescire. Rimane a sapere quale accoglimento le farà il Governo.

« L'interesse di tentare l'esperimento è evidente. L'elettricità, le cui applicazioni sono oramai innumerevoli, tende sempre più a sostituire il vapore nella trazione. Da che si prese a costruire macchine dinamo-elettriche, ossia da circa appena un ventennio, l'elettricità è passata definitivamente e vittoriosamente nel dominio dell'industria. Tutti conoscono oggigiorno l'apparecchio Gramme, che è in grado di sviluppare una forza di trazione ben superiore a quella d'una macchina a vapore.

« Noi speriamo dunque — conchiude il *Précurseur* — che la proposta del signor Van den Kerchove incontrerà il favore e l'accoglimento che merita. Si potrebbe, in seguito, estendere quest'applicazione dell'elettricità alle ferrovie secondarie, alle tramvie, che solcano le strade comuni e che son così malvise per il pericolo che suscitino incendii nei casciuali con le scintille che si sprigionano, malgrado ogni precauzione, dalle locomotive ».

Notizie Diverse

Illuminazione elettrica di Roma. — Sono terminati i lavori della *trasmissione da Tivoli della forza motrice* per l'illuminazione elettrica della città, e il 29 giugno u. s. se ne fece la prova, che riuscì ottimamente.

Di questi lavori ci occupammo già altra volta; aggiungiamo soltanto che la linea di 30 chilometri che utilizza le cascate di acqua di Tivoli per 2400 cavalli di forza, è una delle più lunghe ed importanti che sieno state sino ad ora messe in esercizio, e in Italia e fuori.

La navigazione in Italia. — *Nel 1891.* — Dalla Direzione generale delle Gabelle è stato pubblicato il volume del movimento della navigazione nei porti italiani, durante il 1891.

Tutta la merce sbarcata od imbarcata l'anno scorso nei porti italiani, per la navigazione internazionale, con bastimenti a vela e a vapore, ascese a tonnellate 7,582,538; cioè a tonnellate 650,640 meno del 1890.

Nella navigazione di cabotaggio, vi fu un movimento complessivo di 6,074,937 tonnellate

La diminuzione nel cabotaggio fu di tonnellate 398,463.

Quindi, calcolate insieme le due navigazioni, si ebbe un minore sbarco ed un minore imbarco di 1,049,103 tonn.

Delle merci importate per via di mare, 251 milioni vennero con navi nazionali e 539 milioni con navi estere.

E, nella esportazione, 176 milioni di merci furono caricate da navi nazionali e 268,645,000 lire da navi straniere.

Per dati statistici circa la *navigazione in Italia nel 1890 comparativamente al 1889*, vedi n. 33 del 1891, pag. 530; per richiamo poi al *movimento nei principali porti italiani ed esteri*, vedi n. 23 del corrente anno 1892, pag. 362 sotto « Porto di Trieste ».

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 976,663.10 * proposta di modificazione al progetto approvato per la esecuzione del 2° e 3° gruppo di lavori d'ampliamento alla *stazione di Lecco;*

L. 26,300 per impianto di nuovi binari nella stazione di Foggia ad uso di deposito e lavaggio dei carri.

Rete Mediterranea. — L. 93,000 pei lavori di consolidamento da eseguirsi tra le progressive 1615.20-1640.45 e 1916.35-1925.85 presso la stazione di Cornigliano nella linea da Genova al confine francese;

L. 41,500 per la costruzione di un muro di difesa della ferrovia dalle mareggiate, dal chilom. 372.959 al chilom. 374.282 e presso la casa cantoniera al chilom. 375.609 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Siderno e Gerace;

L. 11,700 pei lavori di costruzione di una arginatura a difesa della linea Savona-Bra dagli straripamenti delle acque del Rio Pra Sottano in corrispondenza della stazione telegrafica di Ferrania.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici -- (11 luglio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto per la fornitura di quintali 614.56 di stecche in acciaio dolce omogeneo e di quintali 349.68 di piastre di ferro del 1° tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del tronco Viadana-San Zeno della *linea Parma-Brescia-Iseo.* Con-

segna entro il 6 ottobre 1892 sui vagoni alla stazione di Brescia. Prezzo d'asta L. 39,600. Cauzione provvisoria L. 2000; cauzione definitiva L. 3960.

— (16 luglio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * di ferri minuti, ecc. per armamento del *tronco Avellino-Paternopoli* della *ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere;*

— (16 luglio, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * di meccanismi fissi, ecc., per armamento dei *tronchi Salerno-Fratte-Cappezzano* della linea *Salerno-San everino.*

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea — Alla Ditta Grano Giuseppe di Taranto l'appalto pei lavori di sistemazione del torrente Sponiti al chilometro 222.048 fra le stazioni di Salandra-Grottole e Ferrandina (linea Eboli-Metaponto) col ribasso del 17.51 per cento sui prezzi di tariffa.

Rete Adriatica. — Lavori di consolidamento del tronco Alano Fener-Feltre della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, dell'importo presunto di L. 140,000, alla ditta Zanotto Carlo col ribasso del 25 0[0 sui prezzi di tariffa;

Lavori di costruzione di un viadotto in muratura al chilometro 49.600 della linea da Termoli a Campobasso, per i quali è preventivata la spesa di L. 63,000, alla ditta Tenaglia Giovanni col ribasso del 25 0[0 sui prezzi di tariffa;

Lavori di consolidamento del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Alano Fener e Feltre, dell'importo presunto di L. 20,000, alla ditta De Vio Giovanni col ribasso del 21.90 per cento sui progetti di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Fornitura e posa in opera di meccanismi fissi, ecc., per le stazioni del tronco Casarsa-Spilimbergo della linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona (Vedi « Informazioni » del n. 23, pag. 357), alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche col ribasso del 21.21 0[0. — Concorse anche la Società delle Officine di Savigliano col 14.31 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 1° luglio). — Gianonatti Martino, di Rueglio, per ricostruzione rivestimento della galleria di Exilles (linea Bussoleno-Confine francese);

Società Metallurgica Italiana di Livorno, per fornitura di chilogrammi 50,000 di tubi di rame per locomotive;

Società Metallurgica predetta, per fornitura di rame in piastre (600) ed in barre (kg. 70,000);

Impresa Industriale Italiana di Napoli, per fornitura e posa in opera di un'impalcatura metallica per il nuovo cavalcavia presso Segni;

Crida Cesare, di Cassino, per consolidamento tratto della trincea Conca (linea Roma-Napoli);

Mercaldi Nicola, di Civitavecchia, per risanamento di alcune cave di prestito in stazione di Fiumicino;

« Phoenix Actien Gesellschaft für Bergbaù und Hüttenbetrieb », di Laar, per fornitura di 6 ruote sciolte in ferro.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (6 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi per ributto d'argine e prolungamento della difesa frontale in Froldo Presa a destra del Po di Venezia con riparazione di due tratte franate presso gli stanti 120 e 124 in comune di taglio di Po. Importo L. 151,755. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Genova (8 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione dell'antica cinta fortificata fra Porta Romana e gli archi della ferrovia Orientale. Imp. L. 25,000. Lavori compiuti in giorni 20.

Municipio di Milano (11-12 e 13 luglio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di edifizi ad uso di scuole diviso in tre lotti:

1° lotto (11 luglio): Opere e somministrazioni occorrenti per la costruzione del fabbricato scolastico in via Giuseppe Giusti, nel sobborgo di Porta Tenaglia. Importo L. 265,000. Cauzione L. 20,000;

2° lotto (12 luglio): Opere e somministrazioni occorrenti per la costruzione del fabbricato scolastico in via Evangelista Torricelli nel sobborgo di Porta Ticinese. Importo L. 380,000. Cauzione L. 30,000;

3° lotto (13 luglio): Opere e somministrazioni occorrenti per la costruzione del fabbricato scolastico in via Ariberto, quartiere di Porta Genova. Importo L. 425,000. Cauzione L. 35,000.

Municipio di Genova (18 luglio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di regolarizzazione dei distacci adiacenti ai caseggiati economici in via Venezia. Importo L. 11,400. Lavori compiuti in giorni 60.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (11 luglio, ore 2 pom., unica e definitiva). — Fornitura in 3 lotti: 1° Kg. 12,500 di **rame** in pani a L. 1.60. Cauzione L. 2000. Consegna a giorni 20. — 2° Quint. 500 di **legna** dolce da ardere a L. 3.20. Cauzione L. 1600. Consegna a giorni 15. — 3° Kg. 1500 di **stagno** in pani a L. 2.70. Cauzione L. 405. Consegna a giorni 20.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (14 luglio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 2500 di **zinco** in pani a L. 0.75. Cauzione L. 188. Consegna a giorni 20.

Municipio di Torino (14 luglio, ore 2 pom., 1ª asta). — Fornitura di tonn. 272 di carbone di coke a L. 44 la tonnellata. Cauzione L. 500.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Gaetano Barbieri e C., Castelmaggiore, macchinario per l'officina meccanica della regia nave *Sardegna*, L. 6400;

Società metallurgica italiana, Livorno, rame in pane per fusione. L. 229,442.63;

Michele Ansaldi, Torino, una macchina per fucinare dadi, L. 7000;

Società metallurgica italiana, Livorno, metri 200 tubi di rame, L. 5020.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Giugno 25	Luglio 2
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 669.50	677
»	»	Mediterranee	» 520	—
»	»	Sicule	» 590	590
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 345	345
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 548	532.50
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 282	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 313	312
»	»	» 2ª emiss.	» 299	300.50
»	»	Centrale Toscana	» 494	484
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 432	432
»	»	Meridionali	» 303.25	303.50
»	»	Sarde, serie *A*.	» 302.50	302
»	»	» serie *B*.	» 305	299
»	»	» 1879	» 298	299
»	»	Pontebba	» 459	447.50
»	»	Nord-Milano	» 262	255
»	»	Meridionali Austriache	» 327	316
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.50	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — La Banca di Torino pagherà dal 4 luglio i vaglia N. 20 e 21 in L. 20, quale saldo dividendo dell'esercizio 1891.

Tramways e Ferrovie economiche di Torino. — Dal 4 luglio la Banca di Torino pagherà il tagliando del 1° semestre 1892 delle azioni sociali.

Cartiera Italiana. — Dal 1° luglio viene pagata la cedola N. 34 in L. 17.50 per azione a saldo dividendo dell'esercizio 1891.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Dal 1° luglio si paga la cedola N. 27 in L. 8 nette.

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 24 giugno 1892, N. 148, pubblica i numeri delle 134 obbligazioni per la ferrovia di Cuneo sorteggiate nella 66ª estrazione semestrale avvenuta in Roma il 15 giugno 1892.

Tramways del Nord di Napoli. — Dal 1° luglio pagamento della cedola N. 2 in fr. 7.50.

Compagnia Internazionale dei vagoni a letto dei Grandi Espressi Europei. — Dal 1° luglio pagamento cedola N. 22 in fr. 20 a saldo dividendo 1891.

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche. — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno, N. 150 del 27 giugno, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte.

Credito Mobiliare Italiano. — Pagamento della cedola N. 62 in L. 12 per azione da L. 400 liberate.

Ferrovie Nord-Milano. — Pagamento dal 1° luglio delle cedole pel 1° semestre 1892 in L. 7.50 per obbligazione 1ª serie ed in L. 11.25 per quelle della 2ª serie. Si rimborseranno parimenti le obbligazioni estratte.

Ferrovia del Gottardo. — Dal 1° luglio si paga la cedola N. 17 in fr. 30 per azione.

Ferrovia Funicolare di Lugano. — Pagamento delle obbligazioni 4 1|2 0|0 seguenti, state estratte: 15 68 71 5 146.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — A partire dal 4 corrente la Banca Lomellina in Vigevano e la Banca del signor Giuseppe Antonio Musso in Torino pagherà il vaglia N. 73 in L. 5.40 e rimborserà le obbligazioni estratte seguenti:

561 826 1122 762 1655 857 1098 527 1103 663
2254 2523 758 1074 1102 212 1476 239 1169 2553
1953 231 908 1771 1925 643 902 1591 1346 1841
595 13 1473 1584 2449 2253 1867 2045 1015.

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

28 luglio — **Banca di Torino.** — Assemblea generale per le ore 2 pom. nella Borsa di Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dall'11 al 20 Giugno 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	641	+ 266
Media	4177	4118	+ 59	676	638	+ 38
Viaggiatori	1,220,654 77	1,169,528 53	+ 51.126 24	40,883 83	66,237 03	— 25,353 20
Bagagli e cani	54.149 18	51,608 97	+ 2,540 21	696 54	2 189 60	— 1,493 06
Merci a G.V. e P.V. acc.	302,864 53	276,197 98	+ 26,666 55	10,149 37	15,150 10	— 5,000 73
Merci a P. V.	1,336,987 60	1,294,897 96	+ 42,089 64	48,119 67	102,725 31	— 54,605 64
TOTALE	2,914,656 08	2,792,233 44	+ 122,422 64	99,849 41	186,302 04	— 86,452 63
Prodotti *dal 1° Luglio 1891 al 20 Giugno 1892.*						
Viaggiatori	44,585,147 56	44,002,395 63	+ 582,751 93	2,200,539 33	2,529,665 27	— 329,125 94
Bagagli e cani	2,089,305 00	2,051,959 55	+ 37,345 45	76,136 19	92,676 29	— 16,540 10
Merci a G.V. e P.V. acc.	11.074.594 51	10,713,639 30	+ 360.955 21	515,170 71	575,231 72	— 60,061 01
Merci a P. V.	49,628,331 92	49,380,677 11	+ 247,654 81	3,179,537 56	3,891,325 43	— 711,787 87
TOTALE	107,377,378 99	106,148.671 59	+1,228,707 40	5,971,383 79	7,088,898 71	— 1,117,514 92
Prodotto per chilometro						
della decade	695 46	672 34	+ 23 12	110 09	290 64	— 180 55
riassuntivo	25,706 82	25,776 75	— 69 93	8,833 41	11,111 13	— 2,277 72

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

35ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	123.280 00	43 00	9.279 00	69.612 00	156 00	202 370 00	609 00	332 30
1891	91.681 65	2 116 20	11.111 61	78.512 18	726 28	184.148 62	609 00	302 38
Differenza nel 1892	+ 31.598 35	— 2.473 90	— 1.832 61	— 8.900 18	— 570 28	+ 18.221 38	»	+ 29 92
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 GIUGNO 1892					
1891 92	3.712.425 00	84.614 00	378.604 00	3.972.319 00	37.288 00	8.185.250 00	609 00	13 440 48
1890-91	3.188.717 73	69.002 07	357.306 24	3.933.992 18	35.508 67	7.584.527 39	609 00	12.454 07
Differenza nel 1892	+ 523.707 27	+ 15.611 43	+ 21.207 76	+ 38.326 82	+ 1.779 33	+ 600.722 61	»	+ 986 41
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	22.494 00	277 00	1.419 00	6.513 00	23 00	30.726 00	245	125 41
1891	14.575 10	169 10	1.003 21	4 387 58	16 59	20.151 58	178	113 21
Differenza nel 1892	+ 7.918 90	+ 107 90	+ 415 79	+ 2.125 42	+ 6 41	+ 10.574 42	— 67	+ 12 20
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1891 AL 20 GIUGNO 1892					
1891-92	623.676 00	5.571 00	39.285 00	227.409 00	3.921 00	899.862 00	207	4.420 89
1890-91	477.132 69	3.964 69	31.658 04	197.259 73	1.398 73	711.413 88	134	5.309 06
Differenza nel 1892	+ 146.543 31	+ 1.606 31	+ 7.626 96	+ 30.149 27	+ 2.522 27	+ 188.448 12	+ 73	— 888 17

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Giugno* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.254.05	12.002.35	1 049.05	1.081.65	2 659.25	4.169 90	8.315.70	4 393.55	7.269.50	5 694.35	2.876.30	1.432.70
Bagagli e Cani	52.30	256.15	27 85	5.10	69 05	2.00	58.60	60 60	19.15	33.30	36.25	7.30
Merci a G. V. e P. V. Accel.	426.75	1.930.45	134.50	105.60	400.45	803.95	97.15	1.119.00	245.60	691.50	471.45	31.95
Merci P. V.	4.540.65	6.369.15	800.10	1.966.95	1.246.55	10.15	1.221.75	2.150.85	971.95	2.422.25	945.70	134.05
TOTALI	8.273.75	20 558.10	2.011.50	3.159.30	4.375.30	4.986.00	9.693 20	7.724.00	8.506.20	8.841.40	4.329.70	16 06.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI APRILE 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità.	11,752.70	31,551.85	17,081.25	23,037.25	2.958.40	3,534.45	977.25	6,194.50
Piccola Velocità.	429.05	11,117.79	10,271.35	26,360 15	412.65	52.50	189.95	363.65
TOTALI	12,181.75	42,669.64	27,352 60	53,397.40	3,401.05	3,586.95	1,167.20	6,558.15

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1891

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	31,654	310,930
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale generale . . .	34,415	319,902
		354,317	

Aumento di freni Westinghouse automatici nel 1891

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	31,654	310,930
» 31 dicembre 1890 . .	28,151	256,780
Aumento nel 1891 . . .	3,503	54,150
	57,643	

Facendo una media di 4,804 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) validità	Londra (4) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	98 60	73 40	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	160—(***)	11 —
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	116 65	86 —	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	172—	125 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	213 45	153 80	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	228 45	164 30	—	—	—	—	—	—
Brindisi (3)	via Napoli .	324 20	226 15	258 20	185 10	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologna	299 65	208 95	234 90	168 80	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Oltre i prezzi omologati è riscosso per diritti diversi di porto, una tassa di fr. 1.75 a profitto delle Camere di comm. di Calais o di Boulogne e una tassa di fr. 1.25 a profitto della Soc. del porto di Douvres.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni.

(3) Biglietti validi per 30 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(4) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1a, 2a classe		
Londres Ch.-Gross Par.	8 20 a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 pomer.		
Londres Victoria . . —	8 30 a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 pomer.		
Douvres. . . . . —	10 20 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 pomer.		
(ora inglese) . . Arr.	12 mer.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 antim.		
Calais-maritime .	*Déjeun.*							
(ora francese) . Par.	12 40 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 antim.		
Boulogne-Gare . . Arr.	1 35 p.	2 11 p.	—		—	1 58 antim.		
Boulogne-Gare . . Par.	1 27 p.	2 15 p.	—		—	1 50 antim.		
Amiens . . . . . . Arr.	3 28 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 antim.		
Amiens . . . . . . Par.	3 33 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 antim.		
Pierrefitte-Stain . Par.	—	—	—		—	—		
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 35 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 antim.		
		Pranso	*Pranso*					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—	—	7 25 pomer.		—	6 20 antim.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—	—	8 06 pomer.		—	7 16 antim.		
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. 3.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—	—	9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	11 15 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—	—	1 54 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	5 35 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—	—	—	8 53 a.	—	11 46 p.	—	
Evian . . . . . —	—	—	—	11 04 a.	—	—	—	
Aix-les-Bains . . . . —	—	—	6 37 a.	7 59 a.	—	10 41 p.	11 59 p.	
Chambéry . . . . . . —	—	—	6 58 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 21 a.	
Modane . . . . —	—	—	9 42 a.	1 35 p.	—		3 04 a.	
Torino . . . . —	—	—	1 58 p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.	
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.	
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 27 a.	
							1. 2. cl.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.	
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 38 p.	
Pisa. . . . . —	—	—	10 50 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.	
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.	
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.	
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.	
Napoli. . . . . —	—	—	1 39 p.	3 58 p.	6 39 p.	—	7 — a.	
Brindisi. . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.	
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.	
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.	
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 20 p.	
Ancona . . . . —	—	—	—	6 50 a.	—	—	11 07 p.	
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 44 p.	—	—	6 15 p.	
Firenze . . . . —	—	—	—	6 10 a.	—	—	6 47 p.	
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 45 a.	
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 39 p.	—	—	1 39 p.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . Par.	8 50 a.	—	—	—	—	3 10 p.	
Roma . . . . —	3 — p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 30 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 40 p.	—	—	—	—	5 45 a.	
Bologna . . . . —	1 40 a.	—	—	—	—	10 45 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)				
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—	2 20 a	—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 50 a.	—	2 20 p.	3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 55 a.	—	—	2 33 p.	
San-Remo. . . —	7 34 p.	—	3 50 a.	—	—	12 05 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	—	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 30 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 16 p.	—	—	5 03 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 38 p.	—	—	5 27 a.	
Evian . . . . . —	12 55 p.	6 04 p.	5 38 p.	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	7 20 p.	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 51 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 a.	6 40 a.	6 55 a.	—	—	5 35 p.	5 55 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 10 antim.			9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 28 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 05 antim.			10 32 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 22 antim.			11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	10 17 antim.			1 13 p.	5 05 p.	10 26 p.	
	Déjeuner						
Amiens . . . . . . Par.	10 37 antim.			1 18 p.	5 10 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Arr.	12 34 pomer.			—	—	12 29 a.	
Boulogne-Gare . . Par.	12 26 pomer.			—	—	12 21 a.	
(ora francese) . Arr.	1 24 pomer.			3 41 p.	7 28 p.	1 21 a.	
Calais-Mar (ora ingl.) Par.	1 25 pomer.			3 45 p.	7 30 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 20 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	5 05 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	5 05 pomer.			7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.20 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a. ed alle 8.10 p.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8.22 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.**
da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 9 Luglio 1892. NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* Monitore — *Continuazione, vedi N. 26*).

III. — Costruzione.

1. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DELLA DIREZIONE TECNICA.

L'organizzazione del nostro servizio tecnico, quale fu descritto nel nostro ultimo rapporto di gestione (1), non ha subìta alcuna importante modificazione.

Conseguentemente alla compiuta infrastruttura del doppio binario sulla linea Faido-Biasca, il personale della Sezione di Giornico fu ridotto di 5 agenti; quelli che vi rimangono tuttora hanno per compito il completamento ed il resoconto dei lavori.

Da un prospetto del personale addetto alle costruzioni, presso l'Ufficio centrale e presso le Sezioni di Goeschenen, di Giornico, di Lucerna e di Zug — cioè ingegneri di Sezione, ingegneri e direttori dei lavori, geometri, sorveglianti, disegnatori, segretari, ecc. — riassumiamo che nel 1891 l'effettivo del personale era di 35 e nel 1890 di 41.

Il servizio dell'Ufficio centrale è fatto dall'Ingegnere-Capo e dal suo personale per quanto riguarda alla sorveglianza ed alla manutenzione della linea.

2. COMPIMENTO DELLE LINEE IN ESERCIZIO.

a) *Espropriazioni.*

Riassuntivamente, la spesa per acquisti di terreni ed altri atti che ad essi concernono fu nel 1891 di fr. 14,160.58. Detta spesa è corredata nel rapporto da opportuni schiarimenti.

b) *Infrastruttura del corpo stradale.*

La minuta descrizione delle singole opere eseguite nel 1891 ommettiamo, riportandone la somma complessiva in fr. 48,708.19; e così pure omettiamo il cenno dei singoli lavori in corso di esecuzione o parzialmente compiuti.

(1) Vedi *Monitore*, n. 32 del 1891, pag. 507. (*N. d. R.*).

c) *Ampliamento di stazioni e scali.*

Riportiamo soltanto l'importo complessivo dei lavori per ogni singola stazione o scalo, aggiungendovi tuttavia integralmente la descrizione dei lavori per la stazione di Chiasso:

1. Scalo di Schwyz-Seewen	fr.	7,094.10
2. » Sisikon	»	12,212.63
3 Stazione di Erstfeld	»	9,622.25
4. » Bellinzona	»	20,493.73
5. Officine centrali di Bellinzona	»	47,571.27
6. Stazione di Lugano	»	20,543.49
7. *Stazione di Chiasso*	»	167,293.04
Totale	fr.	284,830.51

7. (*Stazione di Chiasso*) — *a*) costruzione di un edificio, di cui il piano terreno è occupato dall'Amministrazione delle poste svizzere ed i due piani superiori comprendono 4 alloggi per impiegati . . . . fr. 145,107.82

b) costruzione di un edificio annesso contenente diversi laboratori, locale per le visite del materiale, magazzini per l'esercizio, cessi pubblici . . . . » 16,085.45

c) parecchie installazioni sul piano caricatore del bestiame per la visita di quello proveniente dall'Italia . . . . » 6,099.77

Totale, come sopra, fr. 167,293.04

E qui seguono particolareggiate notizie: sulle cause per le quali — in seguito ad accordi coll'Amministrazione delle poste svizzere — si procedette ai lavori di cui alla lettera *a*); sulla natura dei lavori, ecc. Il costo reale di costruzione ammontò a fr. 23 il metro cubo; le spese della direzione tecnica rappresentano il 4.5 0|0 della spesa totale. In proporzione delle spese fatte per il piano terreno (circa fr. 60,000), l'Amministrazione delle poste paga una pigione annuale di fr. 3,600.

Circa agli edifici in corso di costruzione, citeremo i più importanti: ampliamento dei depositi di Brunnen mediante due nuove tettoie di 3,200 metri quadrati ciascuna, capace di contenere 400 carri completi; un nuovo edificio per l'Amministrazione delle riscossioni federali a Chiasso; i progetti d'ampliamento dei depositi d'Erstfeld e di Bellinzona, già approvati; lo studio del progetto d'ampliamento dell'edificio viaggiatori di Erstfeld e lo studio di una nuova tettoia per la grande velocità a Chiasso in sostituzione di quella di-

strutta dall'incendio del 20 febbraio 1892 (1) con edifici per gli uffici speditori e per i servizi di riscossioni delle due Compagnie (Gottardo e Mediterranea italiana).

d) *Telegrafi e segnali.*

Durante l'esercizio 1891 fu saldato il conto finale delle installazioni e degli acquisti seguenti:

1. Posa di fili dall'entrata della galleria di Dazio all'uscita della galleria di Pardorea, evitando quello di Freggio: questa operazione è il complemento dei lavori incominciati nel 1889 nelle grandi gallerie.

Questa linea di fili consiste in: un filo telegrafico a cinque conduttori; un filo per segnali a un conduttore; un filo a un conduttore per gli apparecchi che servono a controllare la velocità dei treni.

Le spese ammontano a	fr.	12,062.73
2. Posa di un terzo filo telegrafico tra Airolo e Bellinzona, compreso il costo degli apparecchi telegrafici	»	5,131.85
Totale	fr.	17,194.58

Relativamente al § 2 faremo osservare che il terzo filo non sarà completo sul versante nord che quando la linea telegrafica sarà collocata lungo la ferrovia; ciò che non potrà aver luogo che dopo il compimento del doppio binario. Attualmente questo terzo filo è in attività tra Goldau e Fluelen e tra Gurtnellen e Goeschenen.

e) *Inventario per l'esercizio.*

Abbiamo portato al conto di costruzione la spesa per gli acquisti sottoindicati:

Locomotive.		
1. Una locomotiva-tender duplex compound a sei assi accoppiati, serie D^6 . . .	fr.	90,168.—
2. Cinque locomotive con tender separato, a tre assi accoppiati, serie $C^{3\,T}$ . . .	»	336,639.43
3. Tre locomotive con tender separato, a due assi accoppiati, serie A^2	»	183,772.84
Carri.		
4. Venti carri coperti, serie $G^{R\,1}$ . . .	»	82,541.04
5. Duecento carri per carbone in ferro, della capacità di 15 tonnellate, serie $O^{LF\,2}$	»	573,000.—
6. Quaranta carri per trasp. pietre, serie M^2	»	114,800.—
7. A questi acquisti bisogna aggiungere la trasformazione di 10 carri per carbone, la cui capacità fu aumentata da 10 a 15 tonn.	»	1,057.79
Attrezzi.		
8. Una macchina-locomobile da 8 a 12 cavalli, come motore di riserva per le officine di Bellinzona	»	7,630.—
9. Tre seghe trasportabili a oscillazione, sistema brevettato Ehrhardt, per tagliare le rotaie lungo la linea (per il Servizio di manutenzione)	»	1,727.—
Totale	fr.	1,391,336.10

Per notizie particolareggiate circa il materiale rotabile, rinviamo al prospetto N. 20 degli *Allegati* al presente rapporto.

Riassumendo, il totale delle spese definitivamente attribuite al conto di costruzione per il 1891 si compone delle somme parziali già indicate minutamente nelle precedenti rubriche, e cioè:

a) espropriazioni	fr.	14,160.58
b) infrastruttura del corpo stradale . .	»	48,708.19
c) ampliamento di stazioni e scali . .	»	284,830.51
d) telegrafi e segnali	»	17,194.58
e) inventario per l'esercizio	»	1,391,336.10
	fr.	1,756,229.96
Aggiungasi la rendita vitalizia della signora Hava-Favre per il 1891	»	10,000.—
Totale	fr.	1,766,229.96

(1) Vedi *Monitore*, n. 9, pag. 137. (*N. d. R.*).

3. Costruzione del doppio binario sulle linee di montagna Erstfeld-Goeschenen e Airolo-Biasca.

Nel capitolo I (1) vi abbiamo date le indicazioni generali sulla riduzione dei termini per il compimento del doppio binario sulle due Sezioni Faido-Biasca e Erstfeld-Goeschenen; aggiungiamo ora particolareggiate notizie sullo stato e sui progressi dei lavori di cui si tratta. Ed intanto faremo precedere qualche speciale considerazione.

In seguito al sempre crescente sviluppo del traffico ed alla assoluta necessità, temporanea almeno, di intercalare treni nell'orario notturno, gli intervalli di cui si dispone tra i treni per l'esecuzione dei lavori principali, e specialmente dell'allargamento delle lunghe gallerie, divennero necessariamente sempre più brevi e le interruzioni dal lavoro sempre più frequenti. Ora queste interruzioni sono di tal natura da accrescere non soltanto la spesa, ma ancora le difficoltà della costruzione e da compromettere la sicurezza della circolazione dei treni.

La causa principale della riduzione del periodo di costruzione fu la soppressione, per breve tempo, di questi ostacoli alla marcia regolare dei lavori. D'altra parte, essendo stata fissata la data per il complemento e l'apertura al servizio delle linee d'accesso nord, Lucerna-Immensee e Zug-Goldau, ed essendo definite le importanti questioni che vi sono connesse, dobbiamo desiderare che la attività della nostra Direzione tecnica e la nostra sia alleggerita, quanto più prontamente possibile, della costruzione del doppio binario affinchè possa applicarsi esclusivamente alle questioni concernenti le linee d'accesso.

Per l'apertura all'esercizio del doppio binario dei diversi tronchi in corso di costruzione si prevedono le seguenti date:

Tronco	Lavorgo-Giornico	31 marzo 1892
»	Giornico-Bodio	30 aprile 1892
»	Bodio-Biasca	31 maggio 1892
»	Gurtnellen-Wassen . . .	30 giugno 1892
»	Amsteg-Gurtnellen . . .	30 aprile 1893
»	Erstfeld-Amsteg	31 maggio 1893
»	Wassen-Goeschenen . . .	30 giugno 1893

Il doppio binario del tronco Faido-Lavorgo fu aperto all'esercizio il 13 settembre 1891; il collaudo dei lavori ebbe luogo il 10 dello stesso mese.

Ciò premesso, passiamo ora a descrivere lo stato attuale ed i progressi dei lavori del doppio binario.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE

del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale del 28 maggio 1892

(*Contin. e fine. — Vedi numeri 24 e 27*).

Anche nelle messaggerie e merci per conto dello Stato, quantunque in confronto dell'anno precedente siasi verificato un aumento di quintali 8775, si ha invece una diminuzione di prodotto per L. 42,385.16, dipendente dall'essersi effettuati nel 1891 moltissimi trasporti di pane a tariffa ridotta dai panifici militari.

Difatti, sul movimento complessivo di 64,263 quintali, 44,679 quintali sono dati dai trasporti anzidetti, i quali, pagando la metà dei prezzi stabiliti pel trasporto delle merci in genere per conto dello Stato, fanno sì che il prodotto medio chilometrico di detta categoria sia quest'anno inferiore di L. 0.08 a quello dell'anno precedente.

(1) Vedi *Monitore*, n. 26, pag. 401. (*N. d. R.*).

I trasporti di merci in genere per conto dei privati presentano invece un aumento di prodotto di L. 24,338.20, e quindi, tenuto conto delle suddette differenze, nell'anno 1891 si ebbe in complesso nei trasporti a grande velocità un minor prodotto di L. 163,512.37 in confronto del 1890.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Nel 1891 crebbe l'esportazione delle derrate alimentari, ma nel prodotto delle merci a carro completo si nota una complessiva diminuzione di L. 72,925.17, causata più specialmente dal minor percorso chilometrico effettuato dalle uve fresche, le quali, stante il buon raccolto avutosi anche nell'Alta Italia, non vennero trasportate a lunghe percorrenze come nell'anno precedente. Infatti nella categoria delle derrate alimentari, in cui le uve fresche rappresentano più della metà del trasporto totale (quintali 654,352), si ha quest'anno una diminuzione di otto chilometri nel percorso medio per tonnellata.

Invece il trasporto del bestiame presenta un aumento nelle quantità spedite per capo (capi 25,666) nelle percorrenze (chilom. 1,485,303) e quindi nel relativo prodotto (L. 95,102.88), in causa del maggior numero di spedizioni di bestiame bovino, ovino, piccolo di 3ª, 4ª e 5ª classe. In complesso nei trasporti a piccola velocità accelerata si ha in confronto dell'anno 1890 un aumento di prodotto di L. 20,672.58.

Trasporti a piccola velocità. — Nelle quantità delle merci trasportate a piccola velocità non si rilevano notevoli differenze in confronto dell'anno precedente.

§ 7° — Proventi in rimborso di spesa.

Come è particolareggiatamente indicato nel quadro seguente, i proventi in rimborso di spesa ammontano alla complessiva somma di L. 4,645,511.49 e presentano in confronto di quelli dell'anno precedente una diminuzione di L. 276,299.43 dipendente in massima parte da minori trasporti effettuati durante il 1891 per lavori in conto dei fondi speciali.

1	Treni, carrozze, carri e compartimenti a disposizione del Governo ed in servizio postale .	L.	844,420.39
2.	Costo di libretti d'abbuonamento e di biglietti speciali	»	20,745.19
3.	Tasse per spinta vagoni in dogana e sui binari di allacciamento	»	17,098.47
4.	Spese in dogana per ammagliatura, imballaggio, stampati, ecc.	»	30,266.61
5.	Trasporti a domicilio eseguiti dall'Amministrazione	»	7,048.12
6.	Trasporti di operai e materiali a 2 centesimi a persona e tonnellata chilometro . .	»	2,844,812.60
7.	Corrispettivi per treni materiali . . .	»	280,545.55
8.	Compenso pel rilascio duplicati, ricevute di spedizioni, bollette e documenti diversi .	»	707.65
9.	Indennizzi per guasti ai fabbricati, al mobiliare, al materiale ed agli attrezzi.	»	9,884.67
10.	Prestazioni di personale e diverse. . . .	»	300,182.34
11.	Diversi in genere.	»	289,799.90
	Totale . .	L.	4,645,511.49

§ 8° — Prodotto netto del traffico.

I risultati del 1891 sono i seguenti:

Proventi della rete principale e della rete complementare, compresi i prodotti indiretti, ed escluso il prodotto dei tronchi isolati e della navigazione sul lago di Garda		L. 106,751,385.66
Spese effettive di esercizio . .	L. 70,933,257.36	
A dedurre pei proventi in rimborso di spesa	» 4,645,511.49	
		» 66,287,745.87
Prodotto netto . .		L. 40,463,639.79

Le spese corrispondono quindi per le due reti riunite al 62.10 0|0 del prodotto lordo, il quale rapporto è inferiore di 0.41 a quello del 1890.

Le cifre esposte nell'allegato n. 3 dimostrano gli utili netti dell'esercizio del 1891, tenuto conto della partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e dei proventi non derivanti dal traffico.

§ 9° — Navigazione sul Lago di Garda.

I proventi ottenutisi dalla navigazione sul Lago di Garda, esclusi gl'introiti diversi, ammontarono nel 1891 a. . . . . L. 183,188 88
in confronto di . . . . » 164,214.44
ottenutesi nell'anno precedente, per cui si ebbe un aumento di prodotto di . . L. 18,974.36

Gli introiti di questo servizio si ripartiscono per categoria di trasporto nel modo qui appresso indicato;

	1890	1891
Viaggiatori	L. 137,663.53	L. 153.896.47
Merci, veicoli e bestiame .	» 26,550.95	» 29,292.37
	L. 164,214.48	L. 183,188.84
Introiti diversi.	» 16,981.29	» 14,106.79
Totale . . .	L. 181,195.77	L. 197,295.63

I viaggiatori furono in complesso n. 101,498 e quindi si ebbe un aumento di n. 9736 passeggieri in confronto dell'anno precedente.

Le merci spedite nel 1891 raggiunsero il peso di quintali 188,711, mentre nel 1890 arrivarono a soli quintali 96,320 e quindi si ebbe un maggior trasporto di quintali 92,391, cioè circa il 46 0|0 di aumento sulle quantità dell'anno precedente.

Per i viaggiatori, le principali stazioni furono Desenzano, Riva e Salò, dalle quali partirono in complesso 53,933 passeggieri; per le merci, invece, Manerba, Desenzano e Peschiera, dalle quali si spedirono in totale quint. 159,734, di cui quint. 125,298 di pietrame dalla sola stazione di Manerba in destinazione di Desenzano per la costruzione del nuovo porto.

VII. — **Contenzioso.**

Liquidazione della gestione Calabro-Sicula. — Le due cause rimaste pendenti al 31 dicembre 1890 sono tuttora insolute e sebbene trattisi di affari di meschina importanza, non si mancherà di sollecitarne la decisione allo scopo di chiudere quella gestione.

Cause anteriori all'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica. — Pendenti al 1° gennaio 1891 . . . n. 12
Introdotte nell'anno 1891 . . . . » 1
Totale . . . n. 13

delle quali una fu decisa a svantaggio della Società; per cui ne rimangono tuttora pendenti n. 12.

Figura sempre come pendente quella col regio Governo concernente la liquidazione del credito della Società in massima già dichiarato nel giudizio di cognizione pei lavori del ponte sul Po a Mezzana-Corti, non essendo riuscita finora di ottenerne la sistemazione per via amministrativa. Qualora le più recenti premure fatte non raggiungano lo scopo, sarà giuocoforza d'introdurre il relativo giudizio di liquidazione.

Esercizio della rete Adriatica. — Cause pendenti al 1° gennaio 1891 . . . . N. 200
Introdotte nell'anno 1891 . . . . » 183
Totale. . . . N. 383

Nel corso dell'anno:
Vinte . . . . N. 54
Transatte . . . . » 85
Abbandonate . . . . » 30
Perdute . . . . » 10
— 179
Restano. . . . N. 204

Fra le 30 cause abbandonate figura quella accennata anche nell'anno scorso e che era stata promossa dal regio Governo innanzi al Collegio arbitrale circa il preteso obbligo nella Società di assumere il personale dello Stato in relazione alle linee concesse colla convenzione del 1888.

Nè per tutto l'anno 1891, nè a tutt'oggi il regio Governo fece atto veruno per la prosecuzione della lite, per cui si ritiene ormai come abbandonata del tutto.

Nelle 183 liti introdotte, una se ne comprende promossa dal regio Governo dinanzi al Collegio arbitrale mediante atto del 20 marzo 1891, pretendendosi che la nostra Società e quella del Mediterraneo assumano, dietro congruo reparto fra di loro, il carico della spesa occorrente per la continuazione dal 1° luglio 1885 fino a debita estinzione di tutte le così dette pensioni di grazia, ossia degli assegni vitalizi concessi dalle cessate Amministrazioni Alta Italia, Romane e Calabro-Sicule all'infuori dei regolamenti dei rispettivi Consorzi e per considerazioni legali o equitative, sia in ordine al servizio anteriormente prestato, sia in ordine ad infortuni sofferti per causa dell'esercizio. Le due Società, come avevano dapprima sostenuto in sede amministrativa, opposero anche in via giudiziaria il categorico rifiuto di addossarsi una spesa che altro non rappresenta se non un residuo debito degli anteriori esercizi ai quali le Società sono estranee, debito che deve per logica conseguenza far carico allo stralcio governativo di quelle rispettive Amministrazioni.

La causa stava per essere discussa, e il patrocinio della Società era già pronto, quando piacque al regio Governo di farla rimandare a tempo indeterminato, allegando che avrebbe affacciate proposte di amichevole sistemazione, per le quali però non si ricevette finora alcuna comunicazione.

VIII. — Utile netto dell'esercizio 1891.

PRODOTTI.

Somma spettante alla nostra Società per sua quota sul prodotto lordo ottenuto dall'esercizio della rete principale (art. 25 del contratto di esercizio) . L.	62,782,536.15
Compensi dovuti per l'esercizio della rete complementare (art. 73 del capitolato allegato al contratto d'esercizio):	
Metà del prodotto lordo . . . . »	3,149,663.92
Correspettivo di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale delle linee complementari. . »	3,404,103.00
Proventi del traffico non repartibili . . . . »	78,139.63
Compenso dovuto per l'esercizio del tronco di linea da Cerignola Stazione a Cerignola Città (convenzione 6 maggio 1891 col Municipio di Cerignola)	18,368.46
Proventi in rimborso di spesa . . . . . . »	4,645,511.49
Proventi risultanti dall'esercizio di proprietà sociali »	42,308.68
Proventi eventuali . . . . »	265,027.96
Nolo del materiale rotabile (saldo a credito) . »	12,702.48
Somma spettante complessivamente alla Società L.	74,398,361.77

SPESE.

Le spese complessive di esercizio così ordinarie che straordinarie, comprese quelle di amministrazione centrale, all'infuori delle tasse pagate per la quotazione dei titoli all'estero, ammontano a. . L.	70,933,257.36
diguisachè l'utile netto dell'esercizio residua a »	3.465,104.41

IX. — Liquidazione generale della gestione 1891.

La parte dell'attivo è così formata:

Sovvenzione chilometrica spettante alla Società a' termini dell'art. 7 del contratto di esercizio. . L.		32,061,645.88
Ai termini dell'art. 9 della convenzione 20 giugno 1888 per la costruzione delle linee di nuova concessione . . . . »		130,143.56
Utile netto dell'esercizio avanti indicato . . . »		3,465,104.41
Compenso spettante alla Società ai termini dell'articolo 26 del contratto di esercizio, per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio . . . . »		6,660,000.00
Proventi eventuali dell'amministrazione centrale »		90,215.80
In totale. . . L.		42,407,109.65
Al passivo risultano le seguenti partite:		
Interessi in monte ed ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni sorteggiate . . . . . L.	35,823,832.53	
Tassa di ricchezza mobile sul reddito industriale . . . . . »	1,358,774.00	
Tassa per la quotazione dei titoli sociali all'estero . . . . . »	336,609.72	
Perdite di cambio . . . . . . »	637,864.29	
Spese di fondazione ammortizzabili in ragione degli anni di durata della Società . . . . . . »	26,564.09	
Insieme	———	38,183,644.63
Risultanza attiva L.		4,223,465.02

Da questa somma detraendo l'importo dei prelievi determinati dall'art. 57 dello statuto sociale e cioè:		
6 0/0 alla riserva ordinaria . . L.	253,407.90	
5 0/0 ripartibile:		
per 3/4 al Consiglio d'amministrazione . . . . »	158,379.93	
e per 1/4 ai capi di servizio . »	52,793.32	
	———	464,581.15
Risulterà un attivo netto per l'anno 1891 di . L.		3,758,883.87
alle quali aggiungendo il residuo degli utili non distribuiti al 31 dicembre 1890 in. . . . . »		31,329.91
si ottiene un totale di utili da ripartire di . . . L.		3,790,213.78
Ciò stante, vi proponiamo di prelevare . . . . »		3,780.000.00
da distribuire in ragione di L. 9 per ognuna delle 420 mila azioni emesse riportando a conto nuovo la rimanente somma di . . . . »		10,213.78

Impiego dei residui attivi al 30 giugno 1885.

Il capitale di esclusiva proprietà degli azionisti è formato dalle seguenti partite (vedasi la relazione all'assemblea degli azionisti in data 15 maggio 1891, pag. 43 e 44):		
Capitale al 31 dicembre 1890 . . . . . . »		15,746,634.50
Prelievi fatti sull'utile derivante dall'impiego del capitale stesso durante l'esercizio 1890:		
Quota per ammortizzazione delle azioni a matrice »		18,688.40
6 0/0 alla riserva ordinaria. . . . . »		50,912.99
In totale L.		15,816,235.89
Questa somma, impiegata durante l'anno 1891, ha dato un provento complessivo di . . . . . L.		832,581.59
Detraendo l'interesse imputabile al fondo per l'ammortizzazione delle 60 mila azioni a matrice in »		19,622.82
Residuano L.		812,958.77
Dalla qual somma deducendo i prelievi statutari, e cioè:		
6 0/0 alla riserva ordinaria . . . L.	48,777.52	
5 0/0 ripartibile:		
per 3/4 al Consiglio d'amministrazione »	30,485 95	
e per 1/4 ai capi di servizio. . . . »	10,161.99	
	———	89,425.46
si ottiene l'utile netto di L.		723,533.31
a cui aggiungendo il residuo utile non distribuito al 31 dicembre 1890 in . . . . »		125,209.42
si ha una somma disponibile di . . . . . . L.		848,742.73
dalla quale vi proponiamo di prelevare . . . . »		840,000.00
ripartibili fra gli azionisti in ragione di L. 2 per ognuna delle 420 mila azioni emesse, portando a conto nuovo le rimanenti. . . . . L.		8,742.73

SIGNORI. — Abbiamo l'onore:

1° Di sottoporre alla vostra approvazione la seguente proposta:

« L'assemblea approva la relazione del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1892, i conti del 1891, e fissa in L. 11 il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione »;

2° Di invitarvi ad eleggere:

a) sei consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori: Bastogi conte Pietro, Brambilla comm. Pietro, Corsini marchese D. Andrea Neri, Lacaita comm. Giacomo, Orsini comm. avv. Tito, Tabarrini avv. Camillo, uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) due consiglieri d'amministrazione in sostituzione dei defunti generale barone Vincenzo Ricasoli ed avvocato Ambrogio Trezzi, per il tempo in cui questi sarebbero rimasti in carica;

c) tre sindaci e due supplenti, giusta le disposizioni dell'articolo 183 del Codice di commercio e dell'articolo 32, paragrafo 1°, degli statuti sociali.

***

Deliberazioni dell'Assemblea (1).

Risultarono depositate Azioni n. 103,155, con diritto a voti n. 1.646.

(1) Delle deliberazioni dell'Assemblea pubblicammo già un *sunto* nel n. 23, pagina 357; ne pubblichiamo ora il *testo*.

Intervennero all'Assemblea 92 Azionisti, rappresentanti Azioni n. 96,787, con diritto a voti n. 642.

L'Assemblea

ha approvato all'unanimità la Relazione del Consiglio di Amministrazione, il preventivo del 1892, i conti dell'anno 1891, ed ha fissato in lire undici il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

ha rieletto i Consiglieri d'Amministrazione uscenti di carica per turno e rieleggibili, e cioè i signori: Bastogi conte Pietro, Brambilla comm. Pietro, Corsini marchese D. Andrea Neri, Lacaita comm. Giacomo, Orsini comm. avv. Tito, Tabarrini avv. Camillo.

Per l'elezione di due Consiglieri d'Amministrazione in sostituzione dei defunti generale barone Vincenzo Ricasoli ed avvocato Ambrogio Trezzi, riportarono voti n. 378 ciascuno i signori conte Antonio Cerasi e cav. Giacomo Parodi, e 10 voti il sig. prof. comm Giuseppe Corradi. Furono quindi proclamati eletti i predetti signori conte Cerasi e cav. Parodi; ma siccome essi fanno già parte del Consiglio d'Amministrazione, rimangono vacanti i due posti di consigliere.

Ha nominato Sindaci i signori: Peri comm. Carlo, Peruzzi comm. Cosimo, Da Passano marchese Manfredo, e Sindaci supplenti i signori: Luchi cav. Lorenzo, Borgheri cav. Alessandro.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 30 giugno 1892 (N. 152). — **Legge 28 giugno 1892**, numero **295**, colla quale fino all'approvazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1892-93, e non oltre il mese di dicembre 1892, il Governo del Re è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazione e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione, presentati alla Camera dei deputati nel dì 25 novembre 1891, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge per la loro approvazione, tenuto conto altresì delle posteriori note di variazioni fino al 30 maggio 1892 e degli effetti del disegno di legge n. 120, che modifica la spesa per le strade comunali obbligatorie.

— **Legge 28 giugno 1892**, numero **296**, colla quale il Governo del Re è autorizzato sulla base della tariffa generale doganale e delle tariffe convenzionali annesse al trattato di commercio e navigazione sottoscritti il 26 febbraio 1888, il 6 dicembre 1891 e 19 aprile 1892, ad applicare, sino al 31 dicembre 1892, una convenzione provvisoria di commercio e navigazione che potesse essere conclusa con la Spagna.

— **Legge 28 giugno 1892**, numero **297**, colla quale piena ed intera esecuzione sarà data agli atti internazionali relativi al servizio postale, dei quali segue il tenore, sottoscritti in Vienna, il 4 luglio 1891 e le cui ratifiche furono ivi scambiate il 23 giugno 1892.

— **Legge 28 giugno 1892**, numero **298**, colla quale il comune di Napoli è autorizzato per l'esercizio 1892 ad eccedere di **L. 800,000** la sovrimposta ai tributi diretti iscritta nel bilancio comunale del 1891, per L. 3,185,724.48, rispondente alla media del triennio 1884-85-86 giusta la legge 6 marzo 1886.

— **Legge 28 giugno 1892**, numero **299**, colla quale è approvata la convenzione sottoscritta il 15 gennaio 1892 fra il presidente del Consiglio dei ministri, i ministri dell'interno, della giustizia, della guerra, del tesoro e della pubblica istruzione da un lato, ed il sindaco di Roma dall'altro, diretta a regolare, nei rapporti fra lo Stato ed il comune di Roma, l'esecuzione delle leggi 14 maggio 1881, n. 209 (serie 3ª), 3 luglio 1883, n. 1482 (serie 3ª) e 20 luglio 1890, n. 6980 (serie 3ª). — Segue il testo della Convenzione 15 gennaio 1892 per lo Stato ed il comune di Roma.

— **Legge 28 giugno 1892**, numero **303**, colla quale è confermata, fino al 30 giugno 1893, la tara di 12.50 per cento stabilita dall'articolo 8 della legge del 14 luglio 1891, n. 391, per le casse di legno con due recipienti di latta contenenti olio minerale. — Due mesi prima che il termine sia compiuto, il Governo del Re dovrà presentare al Parlamento un progetto di legge nel quale il trattamento stabilito per le tare delle cassette nazionali e delle estere sia conciliato nel modo più conveniente.

— **Regio Decreto 28 giugno 1892, num. 300**, per cui piena ed intera esecuzione sarà data ai regolamenti, per l'applicazione delle convenzioni e di taluni fra gli accordi speciali pel servizio delle poste, sottoscritti in Vienna il 4 luglio 1891 (Vedi precedentemente **Legge 28 giugno 1892**, n. **297**).

Gazzetta Ufficiale del 1º luglio 1892 (N. 153). — **Regio Decreto 1º luglio 1892**, numero **308**, con cui a decorrere dal giorno stesso, e finchè non sia altrimenti provveduto, saranno applicati agli oggetti d'origine o manifattura spagnuola i diritti doganali determinati dai trattati del 6 dicembre 1891 con l'Austria-Ungheria e la Germania, e del 19 aprile 1892 con la Svizzera, così come essi diritti doganali trovansi al dì d'oggi in effettivo vigore (Vedi precedentemente **Legge 28 giugno 1892**, n. **296**).

— **Convenzione postale universale e Protocollo finale** allegato alla **Legge 28 giugno 1892**, n. **297** (di cui precedentemente).

Gazzetta Ufficiale del 2 luglio 1892 (N. 154). — **Legge 28 giugno 1892**, numero **309**, che accerta le entrate e le spese di competenza dell'esercizio finanziario 1890-91.

— **Regio Decreto 12 giugno 1892**, numero **292**, con cui sono approvate alcune aggiunte e modificazioni ad articoli del regolamento approvato con R. D. 3 aprile 1890, n. 6793 (serie 3ª), per l'esercizio e la sorveglianza delle caldaie a vapore.

— **Accordo pel cambio di lettere e di scatolette con valore dichiarato**, allegato alla **Legge 28 giugno 1892**, numero **297** (di cui precedentemente).

Gazzetta Ufficiale del 4 luglio 1892 (N. 155). — **Accordo pel cambio di vaglia postali, e Convenzione pel cambio di pacchi postali e protocollo relativo**, allegati alla **Legge 28 giugno 1892**, n. **297** (di cui precedentemente).

Gazzetta Ufficiale del 5 luglio 1892 (N. 156). — **Accordi pel servizio delle riscossioni, pei libretti di riconoscimento e per l'intervento della Posta sulle associazioni a giornali ed a pubblicazioni periodiche**, allegati alla **Legge 28 giugno 1892**, n. **297** (di cui precedentemente).

Gazzetta ufficiale del 6 luglio 1892 (N. 157). — **Regolamento per l'esecuzione della Convenzione principale dell'Unione universale delle Poste**, allegato al **R. Decreto 28 giugno 1892**, n. **300** (di cui precedentemente).

Gazzetta ufficiale del 7 luglio 1892 (N. 158). — **Legge 30 giugno 1892**, numero **318**, con cui è approvata la convenzione stipulata il 31 maggio 1892 colla Società di Navigazione Generale Italiana, per la proroga dal 1º luglio corrente al 15 marzo 1893 dell'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi. — Segue alla Legge il testo della Convenzione.

— **Regolamento per l'esecuzione dell'accordo speciale relativo allo scambio di lettere e di scatolette con valore dichiarato**, allegato al **R. Decreto 28 giugno 1892**, n. **300** (di cui precedentemente).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Nel Gabinetto Giolitti. — *Il Ministro del Tesoro.* — Con Regio Decreto del 7 corrente il Re ha nominato l'on. deputato *Bernardino Grimaldi* a Ministro del Tesoro (di cui l'*interim* era tenuto dall'on. Giolitti, Presidente del Consiglio) coll'*interim* del Ministero delle Finanze.

(1) Circa la composizione del *Gabinetto Giolitti* vedi « Cronaca » dei n. 21 e 22.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Prodotti della Mediterranea
nell'esercizio dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo nell'ultima decade del giugno u. s. riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti l'intero esercizio 1891-92, cioè dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892, in confronto al corrispondente periodo 1890-91.

Lunghezza. — Chilometri in esercizio al 30 giugno 1892: N. 5098, dei quali 4191 della Rete principale e 907 della Rete secondaria. — Chilometri in esercizio al 30 giugno 1891: N. 4794, dei quali 4153 della Rete principale e 641 della Rete secondaria. L'aumento nell'esercizio 1891 92 fu di chilometri 304 e cioè di 38 nella Rete principale e 266 nella Rete secondaria. Dobbiamo inoltre annotare come dal 1° gennaio del corrente anno la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete principale.

La media dei chilometri esercitati fu: Nell'esercizio 1891-92 di chilometri 4860, di cui 4177 per la Rete principale e 683 per la Rete secondaria — Nell'esercizio 1890-91 di chilometri 4757, di cui 4119 per la Rete principale e 638 per la Rete secondaria.

Prodotti complessivi. — Nell'esercizio 1891-92 lire 116,495,311.77, delle quali L. 110,415,883.10 della Rete principale e L. 6,079,428.67 della Rete secondaria. — Nell'esercizio 1890-91 L. 116,377,619.35, delle quali lire 109,094,099.67 della Rete principale e L. 7,283,519.68 della Rete secondaria.

Prodotti per categoria. — Tutte le singole categorie del traffico furono in aumento, complessivamente per lire 1,321,783.43, nella Rete principale nell'esercizio 1891-92 sul corrispondente periodo 1890-91; furono invece in diminuzione per L. 1,204,091.01 nella Rete secondaria.

Prodotto chilometrico riassuntivo. — Per la Rete principale L. 26,434.25 nell'esercizio 1891-92 contro lire 26,485.58 nell'esercizio precedente; donde una diminuzione di L. 51.33 dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892. Per la Rete secondaria L. 8,901.07 nell'esercizio 1891-92 contro L. 11,416.18 nell'esercizio precedente; donde una diminuzione di L. 2,515.11 dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892.

><

I Rappresentanti del Ministero dei Lavori Pubblici
e delle Amministrazioni ferroviarie italiane
al Congresso Internazionale Ferroviario di Pietroburgo.

Siamo informati che il Ministro, on. Genala, ha dato incarico di rappresentare il *Ministero dei Lavori Pubblici* al 4° Congresso internazionale ferroviario che sarà inaugurato a Pietroburgo il giorno 20 del prossimo mese di agosto (1) ai signori:

1. Comm. prof. Francesco Brioschi, Senatore del Regno.
2. Comm. ing. Luigi Ripa di Meana, Ispettore Generale delle Strade ferrate.
3. Comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore Superiore delle Strade ferrate.
4. Comm. ing. Pasquale Muzy, id. id.
5. Comm. Luigi Braida, id. id.
6. Cav. ing. Vincenzo Crosa, R. Ispettore-Capo delle Strade ferrate.
7. Cav. ing. Adolfo Rossi, id. id.
8. Cav. ing. Leonida Spreafico, id. id.
9. Cav. Vincenzo Longhi, id. id.

(1) Per richiamo a precedenti articoli, informazioni e notizie circa il prossimo *Congresso Internazionale Ferroviario a Pietroburgo*, vedi n. 22, pag. 338.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicula saranno rappresentate al predetto Congresso dai signori:

Rete Mediterranea.

1. Comm. ing. Mattia Massa, Direttore Generale;
2. Comm. ing. Gaetano Ratti, V.-Direttore Generale;
3. Comm. ing. L. J. Di Kossuth, Dirett. dell'Esercizio del 2° Compartimento;
4. Comm. ing. Saulle Mantegazza, Direttore del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori;
5. Comm. ing. Cesare Frescot, Direttore del Servizio del Materiale;
6. Comm. ing. Fortunato Cornetti, Capo del Servizio della Trazione;
7. Comm. Luigi Lampugnani, Capo del Servizio del Movimento e Traffico;
8. Comm. Marco Maroni, Capo del Servizio dei Telegrafi;
9. Comm. Calderigo Frigo, Capo dell'Azienda Comm.;
10. Comm. ing. Paolo Rossi, Capo del Servizio attivo del Mantenimento;
11. Cav. ing. Pasquale Colombo, Capo della Divisione tecnica dell'Esercizio.

Rete Adriatica.

1. Comm. ing. Giuseppe Pessione, Direttore dei Lavori;
2. Comm. Francesco Benedetti, Ingegnere-Capo del Servizio, rappresentante la Società in Roma;
3. Comm. Saverio Agazzi, Ingegnere-Capo del Servizio del Materiale mobile;
4. Cav. Francesco Rosselli, Ingegnere Sotto-Capo servizio del Movimento e Traffico;
5. Cav. Jacopo Barbisio, Ingegnere Capo-Divisione della Direzione Generale;
6. Cav. Carlo Ricchiardi, Ingegnere Capo-sezione principale della Direzione dei Trasporti;
7. Cav. Giuseppe Guillot, Ingegnere Capo-sezione del Materiale mobile;
8. Cav. Eugenio Randich, Ingegnere Capo-sezione della Direzione dei Lavori.

Rete Sicula.

1. Ing. comm. Adolfo Billia, Direttore Generale;
2. Avv. cav. Enrico Scialoia, Segretario del Consiglio d'Amministrazione;
3. Ing. cav. Guido Nuti, Capo Servizio, Direttore dell'Esercizio a Messina;
4. Ing. cav. Guglielmo Cappa, Capo del Servizio del Materiale e della Trazione a Palermo.

><

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — F. G. Whitwam, membro del Consiglio d'Amministrazione; comm. Epaminonda Segrè, Direttore Generale; cav. Giuseppe Sica, Capo della Contabilità.

Ferrovie Secondarie Sarde. — Ing. comm. Alfredo Cottrau, Vice presidente del Consiglio di Amministrazione; ing. comm. Carlo Banaudi, Ispettore dei Lavori; ing. Giovanni Montersino, Capo Ufficio Approvvigionamenti; cav. Carlo Busser, Ingegnere delle Costruzioni.

Ferrovie della Sicilia Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani). — Comm. D. Gallotti, Presidente della Società; G. Robbo, Amministratore delegato; ing. G. Bussetto, Membro del Consiglio.

Ferrovie del Ticino. — Edoardo Despret, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; cav. Carlo Thonet, Direttore dell'Esercizio; Alberico Van Overbeke, Ingegnere della Direzione Generale.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Comm. Breda, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; comm. Luigi Luzzatti, Deputato; cav. dottor A. Canella, Amministratore delegato; ing. comm. Pini.

Ferrovia Nord-Milano. — Alberto Vaucamps, Membro del Consiglio d'Amministrazione; Antonio Sommaruga, Segretario del Consiglio d'Amministrazione e Capo della Contabilità e del Controllo.

Ferrovia dell'Appennino Centrale. — Augusto Moyaux, Amministratore; Giuseppe Carlier, Direttore dell'Esercizio; Maurizio Despret.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Ing. Antonio Spasciana, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; ing. cav. Giuseppe Sullam, Membro del Consiglio.

Ferrovie di Reggio Emilia. — Ing. Francesco Salmoiraghi, Consigliere delegato; cav. Luigi Canzi, consigliere d'Amministrazione.

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. — Ing. comm. Adolfo Pellegrini, Amministratore delegato; Maurizio Pellegrini.

Ferrovie Secondarie Romane. — Ing. comm. Raolo Pantaleoni, Direttore; ing. Lorenzo Allievi.

Ferrovia Modena-Vignola. — Comm. Vittorio Finzi; Valerio Mabille.

Tramvie a vapore Piemontesi. — Rodolfo Coumont, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; Carlo Dupuich, Amministratore; Vittorio Limauge.

Tramvie e ferrovie economiche di Roma, Milano, Bologna, ecc. — Emilio Steens, Amministratore delegato; ing. Gustavo Boty.

Tramvie a vapore della provincia di Torino. — Ing. Francesco Wirz, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; ing. Paolo Amoretti, Direttore; Guido Bollero, Membro del Consiglio d'Amministrazione.

Tramvie Siciliane. — Luciano Guinotte, Presidente del Consiglio d'Amministrazione; Leone Cossoux, Ingegnere delegato.

Tramvie a vapore della provincia di Verona e di Vicenza. — F. Delhaye, Amministratore; E. Wallaert, Amministratore.

Tramvie del Monferrato. — Ing. Francesco Radice, Amministratore; ing. cav. Giulio Pesaro.

Tramvie del Chianti e Colli fiorentini. — Conte Carlo Moretti, Amministratore delegato; ing. cav. Giuseppe Lenci, Direttore.

Tramvie a vapore Biella-Vercelli. — Valerio Mabille, Presidente della Società; Amedeo Robin, Segretario e Commissario della Società.

Tramvie a vapore e ferrovie economiche della provincia di Pisa. — Ing. comm. Rognetta, Presidente della Società; ing. Cesare Fera, Ispettore.

Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale. — Ing. cav. Ambrogio Campiglio, Presidente dell'Unione, Direttore delle Ferrovie Nord Milano; ing. cav. Carlo Thonet, Segretario dell'Unione, Direttore delle Ferrovie del Ticino; ing. G. Rusconi, Membro del Comitato dell'Unione; ing. Klein, Membro id.

Associazione Tramviaria Italiana. — Ing. comm. Giuseppe Bianchi, Presidente dell'Associazione, Amministratore della Società dei Tramways interprovinciali Milano-Bergamo Cremona; ing. cav. Radice, Vice-presidente dell'Associazione, Direttore delle Costruzioni delle Ferrovie del Ticino; ing. cav. Gasparo Giulio Kessels, Segretario dell'Associazione, Direttore della Società dei Tramways a vapore Milano Bergamo-Cremona.

><

Dal « Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer » (giugno 1892) — col quale abbiamo completato l'elenco dei rappresentanti delle Ferrovie Economiche e delle Tramvie a trazione meccanica d'Italia — apprendiamo che non avevano ancora nominato i loro delegati le seguenti Amministrazioni Ferroviarie e Tramviarie Italiane (1): *Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — Ferrovie economiche Bari-Barletta ed estensioni — Ferrovia Novara-Seregno — Ferrovia Chivasso-Ivrea — Ferrovia Gozzano-Alzo — Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona — Tramvie di Torino — Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice — Tramvie Fiorentine — Tramvie Napoletane.*

><

Progetti di lavori dell'Adriatica.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

1. Progetto dei lavori occorrenti pell'impianto di nuovi binari e di un peso a bilico e per la sistemazione del servizio di trazione con spostamento del cantiere della manutenzione, in *stazione di Lecce,* lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ascende a L. 79,950, escluso il valore del materiale metallico di armamento.

Alla esecuzione delle opere si provvederà parte in economia e parte mediante appalto a trattativa privata.

2. Il progetto riguardante la costruzione di muri paraneve per impedire gli ingombri di neve nelle trincee della *ferrovia Roma-Sulmona,* nel tratto compreso fra l'imbocco Sulmona della galleria di Cotigliano e l'imbocco Roma della galleria del Carrito.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 48,500.

All'appalto dei lavori si provvederà mediante gara a licitazione privata.

L'approvazione del progetto dovrà valere anche come dichiarazione di pubblica utilità.

I muri dei quali trattasi avranno una altezza variabile da m. 3 a m. 4 e saranno posti a distanza dal ciglio delle trincee circa tre volte l'altezza del muro.

3. Il progetto dei lavori occorrenti per trasformare la *fermata di Suturano* della linea Gallipoli-Brindisi, in stazione con servizio merci.

I lavori considerati in progetto consistono: nell'impianto del binario di raddoppio e di un binario tronco per le merci con relativo bilico a ponte; nella costruzione: di un fabbricato per viaggiatori; di un piano caricatore per il servizio delle merci; di cessi isolati, di marciapiedi; di una cisterna; di muretti di chiusura; di una nuova strada di accesso alla stazione; di una baracca provvisoria in legname per il servizio della stazione in attesa che venga ultimato e reso abitabile il nuovo fabbricato viaggiatori; di altri lavori minori.

La spesa preventivata in progetto ascende a L. 87,816.17.

Si domanda che l'approvazione del progetto debba valere anche come dichiarazione di pubblica utilità.

I lavori saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra e le opere murarie; ed in economia per quanto concerne l'armamento.

(1) Ricordiamo che: nel n. 16, pag. 242 — pubblicando la statistica dei Governi adesionisti e delle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie di tutto il mondo partecipanti al prossimo Congresso Internazionale Ferroviario di Pietroburgo — abbiamo dato l'*elenco nominale delle singole Amministrazioni italiane;* e che poi, nel n. 18, pag. 274, abbiamo pubblicato ad un modo le *partecipazioni aggiunte.*
Gli è nello stesso numero 18 che trovasi l'*elenco dei relatori italiani.*

><

Ferrovia Salerno-San Severino.

(*Stato lavori tronco Fratte-Capezzano al 1° giugno 1892*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco Fratte-Capezzano, della linea Salerno-San Severino, in appalto all'Impresa Rocco D'Alessandro, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° giugno p. p.

La *galleria elicoidale delle Fratte*, lunga m. 2396.03, di cui m. 17.03 artificiali, presentava il seguente stato di avanzamento: *scavo:* avanzata ultimata il 25 maggio p. p., calotta m. 2255.40, strozzo m. 2155.90, piedritti m. 2116.40, regolamento m. 2101.45; *muratura:* calotta m. 2184.25, piedritti m. 2101.45; arco rovescio m. 169.35. I lavori procedono regolarmente e con attività normale.

Nell'incontro delle due avanzate, che, come si è detto più sopra, ebbe lungo il 25 maggio p. p., si è riscontrato perfettamente esatto l'andamento planimetrico e quello altimetrico della intera galleria.

I *lavori rimanenti del tronco* sono quasi ultimati; mancano solo lavori di completamento e di finimento.

(*Stato dei lavori del tronco Salerno-Fratte al 1° giugno 1892*).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-San Severino compreso fra Salerno e Fratte, in appalto alla Impresa Ceci Pietro, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° giugno p. p.

Nel tronco si hanno due *gallerie*, quella di Citro, lunga m. 116.45, ultimata, e quella Cimitero, lunga m. 691, comprese le tratte artificiali, che all'epoca predetta presentava il seguente stato: *scavo:* avanzata m. 541, calotta m. 550, strozzo m. 505, piedritti m. 491.50; *muratura:* calotta m. 541.20, piedritti m. 491.80, arco rovescio m. 245.47. Le *espropriazioni* sono ultimate.

Sono quasi al completo tutte le *trincee*, pella cui ultimazione mancano solo lavori di regolarizzazione: devonsi completare in parte i *rilevati*.

Le *opere d'arte* ed i *fabbricati* sono in istato di avanzatissima costruzione e si lavora al loro completamento.

><

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

(*Perforazione della galleria di Maratea*).

Ci informano da Salerno che la mattina del 1° corrente mese venne perforata, con perfetto incontro degli avanzamenti, la galleria di Maratea, lunga m. 2388, appartenente al tronco Maratea-Castrocucco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

(*Stato dei lavori di perforazione della galleria S. Cataldo*).

Riceviamo pure da Salerno notizia che nella notte dal 30 giugno p. p. al 1° luglio corr. venne completato il perforamento della galleria San Cataldo (linea Battipaglia-Castrocucco) tra l'imbocco Salerno ed il pozzo N. 1, situato alla distanza di m. 1300 dall'imbocco stesso. L'incontro delle due avanzate è riuscito esatto.

La galleria San Cataldo è la più lunga della linea e misura m. 5135. Essa è ultimata in tutta la parte compresa fra i tre pozzi d'attacco. — Devesi ancora perforare un nucleo di m. 950 di lunghezza.

><

Modificazioni nella costituzione delle Sezioni Principali del Servizio della Trazione dei due Compartimenti della Rete Mediterranea.

In seguito all'avvenuta apertura di nuove linee, per cui si resero necessarie parecchie variazioni nella distribuzione del Servizio della Trazione dei due Compartimenti, ed opportuni alcuni movimenti nel personale superiore dirigente le Sezioni principali del Servizio stesso, furono differentemente costituite a datare da domani, 10, la circoscrizione delle Sezioni principali anzidette.

><

Ferrovia privata della Società metallurgica di Piombino.

(*Per la visita di ricognizione e di collaudo*).

Sappiamo che la Società anonima per lo Stabilimento metallurgico di Piombino, in vista che i lavori relativi alla costruzione della ferrovia privata di 2ª categoria dalle sue miniere carbonifere di Tatti e Montamassi alla nuova stazione di Giuncarico (sulla linea Roma Pisa), e della cui costruzione ed esercizio ebbe la concessione con decreto ministeriale del 18 marzo 1887, sono ultimati, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che venga ordinata la visita di ricognizione e di collaudo della linea, affinchè se ne possa intraprendere il libero esercizio.

(*Per il trasporto merci G. V. e P. V. per conto dei privati*).

A proposito della preindicata ferrovia, sappiamo che il Presidente della Società anonima predetta, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere di essere, in via di massima, autorizzato, salvo l'osservanza delle modalità e condizioni che saranno imposte, di eseguire sulla ferrovia medesima i trasporti delle merci a grande ed a piccola velocità per conto dei privati, istituendo all'uopo apposito servizio regolato da orario.

La domanda predetta avrebbe per iscopo di soddisfare alle richieste vivissime dei proprietari di terreni attraversati dalla ferrovia, o limitrofi alla medesima, nonchè da molti possidenti delle frazioni di Tatti, Montamassi, Boccheggiano, Rocca Tederighi e Sasso Fortino, che hanno instato ed instano insistentemente per ottenere che sulla detta ferrovia venga fatto il servizio del pubblico.

La Società anonima predetta sta ora studiando la questione e, se ne sarà autorizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici, presenterà le sue concrete proposte.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali avente lo scopo di estendere, a partire dal 1° luglio corrente, la *tariffa eccezionale N. 1001* ai trasporti di fuligine a vagone completo (1).

><

È stata prorogata per un altro anno, a partire dal 1° marzo u. s., alle stesse condizioni del passato esercizio, la concessione *Bortolo Lazzaris* per trasporti di legname in assicelle e di cassette di legname.

><

La *tariffa N. 401 bis del servizio italo-francese* venne estesa alle spedizioni fra Milano e Torino ed i porti di Le Tréport, Boulogne, Calais e Dunkerque.

><

Venne concesso alla *Ditta Feltrinelli Fratelli* di trasportare legname greggio, semplicemente segato e squadrato da Belluno e da Feltre a Venezia, rispettivamente al prezzo di L. 0.0306 e di L. 0.051 per tonn.-chilom., con l'aggiunta del diritto fisso e delle sovratasse stabilite dall'allegato 8 delle vigenti tariffe. In compenso della concessione la Ditta si è impegnata ad un traffico minimo di 2670 tonn. pel periodo di tempo dal 1° settembre 1892 al 31 dicembre 1893.

(1) Circa la *tariffa eccezionale N. 1001* a P. V., per il trasporto a carro completo delle immondizie e spazzature di città, vedi il *Regio Decreto*, nel n. 4, pag. 50.

><

È stata prorogata di un altro anno la concessione accordata l'anno passato alla *Società di Navigazione Generale Italiana* pel trasporto in transito del cotone greggio destinato all'estero, alle stesse condizioni stabilite pel cessato esercizio.

><

Venne concesso alla *Ditta Francesco Gei* di trasportare legnami provenienti dall'alto Cadore e dal Bribanese ai prezzi seguenti:

L. 0.0306 per tonn.-km. da Belluno a Venezia
» 0.0459 » Sedico-Bribano »
» 0.051 » Feltre »

con l'aggiunta del diritto fisso e delle tasse speciali di scalo a Venezia determinate dall'allegato VIII delle vigenti tariffe. La Ditta si è impegnata per un traffico minimo di 1500 tonn. pel periodo 1° maggio-31 dicembre 1892.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi l'atto di sottomissione dell'*Impresa Luigi Medici* relativo al trasporto delle rotaie di armamento dei tronchi Celle-Castrocucco della *linea Eboli-Reggio*, portante modificazioni al capitolato che regola il contratto *à forfait* coll'Impresa medesima per la costruzione dei tronchi suindicati di ferrovia.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che col pagamento della somma di L. 2053.38 possa transigersi ogni vertenza col *Comune di Quincinetto*, relativa al concorso nella spesa per la costruzione del ponte sul torrente Sciasca, lungo il tronco Tavagnasco-Quincinetto nella *ferrovia da Ivrea ad Aosta*.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Variante all'origine del tronco urbano della ferrovia Napoli-Ottaiano;
2. Progetto di variante fra le progressive 21.911 e 24.724 del tronco Avellino-Paternopoli della ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi;
3. Variante con passaggio a livello sulla Santhià-Biella, a sud della stazione di Biella della ferrovia Biella-Mongrando;
4. Progetto pel prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di Sesto e di Montale Agliana lungo la ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa;
5. Progetto per riparazioni alla galleria di Monteserra fra i Km. 148.719 e 149.561 della ferrovia Roma-Sulmona;
6. Progetto di completamento e sistemazione del ponte sul Molozoppo al Km. 123.752 della ferrovia Roma-Napoli;
7. Progetto di variante fra i Km. 22.633 e 31.471 al tronco Mandas-Flumendosa della ferrovia Mandas-Tortolì;
8. Progetto definitivo per l'ampliamento della stazione di Piadena lungo la ferrovia Cremona-Mantova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Venezia-Trieste. — *Deliberazione contraria della Camera di Commercio di Trieste.* — In principio del corrente mese la Camera di Commercio di Trieste discusse la questione ferroviaria triestina che — come ben ripetono da assai tempo i giornali locali — si agita, senza soluzione alcuna, da oltre quarant'anni.

Si trattava di associarsi alla petizione presentata al Parlamento austriaco dalla Dieta triestina, nella quale dopo aver dimostrato che il togliere il portofranco fu la rovina di Trieste, si chiedeva una più diretta e più indipendente congiunzione ferroviaria fra Trieste e le provincie centrali della Monarchia Austro-Ungarica, nonchè che si migliorasse la congiunzione ferroviaria di Trieste col regno d'Italia, approvando la costruzione della linea Monfalcone-Cervignano-San Giorgio di Nogaro.

La Camera di Commercio accolse con voti 19 contro 10 un ordine del giorno col quale si deplorava di non poter associarsi alla petizione della Dieta triestina, perchè il suo programma ferroviario non corrisponde a quello della Camera di Commercio.

Ricordiamo che della citata deliberazione della Dieta provinciale triestina abbiamo pubblicato il testo nel n. 18, pag. 281, con richiamo alla lunga serie di precedenti notizie.

Funicolare di Cortona. — *Visita di prova.* — Da parte del R. Ispettore del Circolo Ferroviario di Foggia si è proceduto alla visita di prova della funicolare di Cortona che mette in comunicazione la città alta colla bassa ove sono la stazione ferroviaria, il porto, lo stabilimento balneare, ecc.

Del progetto e tracciato di questa funicolare dicemmo a suo tempo; ricordiamo soltanto che essa ha una pendenza del 50 0|0 e che funziona a contrappeso idraulico.

Tramvia Mestre-S. Giuliano. — *Dimanda di prolungamento accolta dal Consiglio provinciale di Venezia.* — Nella seduta del 30 giugno u. s. il Consiglio provinciale di Venezia ha deliberato di accordare alla Società della tramvia S. Giuliano-Mestre la concessione del prolungamento della tramvia per 357 metri sopra una zona di strada provinciale nell'interno dell'abitato di Mestre dalla piazza Due Ottobre fino al lato Nord della piazza Maggiore.

Della dimanda di prolungamento abbiamo fatto cenno nel n. 27, pag. 425.

Tramvia a vapore Iseo-Rovato. — *Domanda di concessione ed apertura di sottoscrizione alle azioni.* — A proposito di questa tramvia, intorno alla quale rinviamo per richiamo i nostri lettori al n. 21, pag. 329, riportiamo dalla *Sentinella Bresciana*:

« Venerdì (1 corrente luglio) si riunirono ad Iseo i rappresentanti dei vari comuni interessati nella costruzione della ferrovia economica a scartamento ridotto Rovato Iseo, nonchè i membri del comitato promotore, coll'intervento del signor Pietro Cesana attivissimo fautore del progetto.

« Furono nominati: a presidente del comitato il sig. Restello, a vice presidenti i signori dottor Cavalleri e Cittadini.

« Il comitato chiederà alla Provincia la necessaria concessione; ed aprirà la sottoscrizione pubblica delle azioni per formare il capitale sociale, al quale è assicurato un interesse rimuneratore vista l'importanza commerciale della ferrovia progettata ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Per la costruzione di nuove linee strategiche alla frontiera alpina.* — Riferendoci a quanto abbiamo pubblicato nel n. 26, pag. 407, riportiamo dai giornali politici il seguente telegramma da Parigi in data 5 corrente: — Una nota ufficiosa dice che i senatori e i deputati delle regioni alpine, preoccupati delle strade e ferrovie eseguite dagli italiani in vicinanza della frontiera francese, propongonsi di chiedere al loro governo la costruzione di ferrovie strategiche collegianti le nuove fortificazioni.

Ferrovie Serbe. — *Progetto di nuove costruzioni.* Annunciasi che il Ministero Serbo prepara un progetto di legge per completare la rete delle ferrovie serbe, tenendo

conto soprattutto delle relazioni con la Bosnia. Questo progetto, che porterà una spesa di più di 40 milioni, sarà presentato alla Scuptcina nella prossima Sessione.

Ferrovia elettrica a Lugano. — *Proroga di termine.* — Anche il Consiglio federale, come già il Consiglio di Stato del Cantone Ticino della cui deliberazione dicemmo nel n. 21, pag. 330, ha, nella seduta del 28 giugno u. s., prolungato di un altro anno e cioè fino al 26 giugno 1893 i termini fissati nell'art. 5 della concessione per una *ferrovia elettrica dal Paradiso a Lugano e Mulino Nuovo* e *da Lugano a Cassarate e Castagnuola* dal 26 giugno 1891 per la presentazione dei piani tecnici e finanziari, non che degli statuti della Società.

Ferrovia intercontinentale delle tre Americhe. — *Stato degli studi nell'aprile dell'anno corrente.* — Di questo poderoso progetto ferroviario americano ci siamo occupati dall'inizio dell'idea, seguendone tutto lo sviluppo lungo le sue diverse fasi.

Senza richiamare a memoria le singole date dei precedenti numeri del *Monitore*, citiamo piuttosto per richiamo — secondo il nostro sistema — il n. 21, pag. 330, dal quale i nostri lettori possono di numero in numero citato in ciascuno di essi, ricorrere la lunga istoria della *Ferrovia Panamericana*.

Riassumiamo ora dal *Panama Star and Herald* le seguenti notizie circa gli studi che, pare, proseguono attivamente.

È cosa risaputa che la Commissione incaricata degli studi fu divisa in tre Sezioni, ciascuna delle quali doveva compiere distintamente i propri lavori.

La *prima Sezione*, cui spettava gli studi nell'America Centrale, è ritornata a Guatemala, circa la metà di aprile u. s., dopo una campagna di nove mesi. Essa incominciò i proprii studi presso Escuintla, proseguendoli poscia verso est in direzione di Ayutla vicino al confine del Messico. Ne trasse conclusione che, senza gravi difficoltà tecniche, possa costruirsi la linea Ayutla-Cabello Blanco-Retalhuleu-Maratenango-San Augustin Patulul con raccordamento colla ferrovia Centrale del Guatemala a Escuintla o a Massagua. A Cabello Blanco e a Retalhuleu la linea sarebbe collegata colla « Ferrocarril occidental » del Guatemala.

È stato inoltre studiato: il tracciato di una linea da Amatemango, presso al confine messicano, a Quezaltenago nella valle del Cuiles; il tracciato di una linea che da San Marcos faccia capo alla città di Guatemala, passando per Quezaltenago, Totonicapan, Chimaltenango e Antiqua.

Debbonsi infine incominciare gli studi di una linea da Massagua a Escuintla, verso la frontiera del Salvador. Di là la ferrovia continuerebbe per San Vicente e San Miquel, varcando il confine dell'Honduras presso Guascoran, e penetrando poscia nel Nicaragua. La ferrovia proseguirebbe di poi nel territorio di Costa Rica passandone per la capitale San Josè; di là la linea volgerebbe su Panama lungo la costa del Pacifico sino a David e Santiago. Oltre Panama il campo degli studi spetta alla seconda Sezione.

La *seconda Sezione*, partita da Quito nel maggio 1891 è arrivata nel dicembre dello stesso anno a Popayon situata a 300 miglia dalla prima città. Il paese da essa percorso è generalmente selvaggio; ma non vi si incontrarono difficoltà insormontabili.

La *terza Sezione* tiene campo al sud di Quito; essa, non ostante le gravi difficoltà climateriche, prosegue gli studi nel Perù verso Cerro de Pasco.

— *Domanda di un credito al Congresso degli Stati Uniti per proseguire gli studi.* — Annunciò il *Moniteur des Intérêts materiels* che al Congresso degli Stati Uniti è stata presentata domanda di 100,000 dollari per terminare gli studi; essendochè i fondi messi a disposizione della Commissione stessa saranno consumati alla fine del corr. giugno.

Ricordiamo in proposito che nel precitato nostro n. 21 abbiamo riportato dal *Journal des Transports* la notizia che un concorso di 65,000 dollari era stato rifiutato dalla Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti.

Notizie Diverse

Regime e sistemazione dei fiumi d'Italia. — *Dalla Relazione della Commissione incaricata dell'esame delle Memorie presentate al concorso stabilito dal Decreto ministeriale 24 maggio 1890.* — Del concorso abbiamo detto a suo tempo (1); riassumiamo ora dalla Relazione 20 maggio ultimo scorso della Commissione nominata coi Decreti ministeriali 7 agosto 1891 e 25 gennaio 1892 coll'incarico di esaminare le Memorie presentate al concorso 24 maggio 1890, aperto dal Ministero dei Lavori Pubblici a tutti gli ingegneri italiani ad un premio da conferirsi per Memorie originali ed inedite *sul regime e sulla sistemazione dei fiumi in Italia.*

Si sono presentati al concorso 19 autori con altrettante Memorie; di cui 2 furono dalla Commissione poste fuori concorso, perchè firmate dagli autori invece di essere contraddistinte da un motto.

La Commissione dichiarò che, dall'esame fatto di ognuna delle Memorie, nessuna è risultata meritevole nè del premio unico, nè dei premi minori.

Tutte le 19 Memorie, comprese quelle poste fuori concorso, perchè firmate, non sono che ripetizioni più o meno prolisse, più o meno ordinate, di cose scritte ed edite sia da idraulici italiani, cominciando da Guglielmini, Manfredi, Frisi, Zendrini, Viviani, Fossombroni, Brighenti, Mengotti, Paleocapa, ed arrivando ai moderni, Lombardini, Possenti, Turazzia, Bucc ia, Nazzani, sia da illustri stranieri, come Pechmann, Cesanne, Culman, Surel, Dausse, Habbot, Humphreys, ed altri cultori della fisica dei fiumi.

Pertanto, non avendo trovato nelle Memorie concorrenti al premio più che una ripetizione di metodi e di concetti già noti ed editi senza una vera e propria originalità, la Commissione non fu in grado di designare al Ministro dei Lavori Pubblici alcuna Memoria come meritevole di uno dei premi assegnati dal Decreto di concorso.

Esaurito il suo còmpito, la Commissione, secondo l'uso generalmente seguito in simili concorsi, credette giusto di menzionare le quattro Memorie portanti il titolo:

N. 4. — *È nell'infanzia dei fiumi che si deve pensare a renderli docili ed obbedienti.* — MENGOTTI;
N. 5. — *Ave Maris Stella;*
N. 13. — *Natura docet;*
N. 16. — *In natura tutto è ordine, armonia ed equilibrio.*

La 1ª e 2ª propugnano le difese montane, già proposte ed oppugnate in varia misura da molti autori e dai concorrenti riferite con chiarezza, benchè prolissamente.

La 13ª tratta con una certa estensione degli argini ortogonali, sui quali già scrissero altri autori.

Nella 16ª venne svolto con diligenza uno studio per la statistica dei fiumi, che è preparazione alla sistemazione dei medesimi.

Le quattro Memorie sono menzionate dalla Commissione, non perchè siano meritevoli di alcun premio, ma perchè i loro autori, per l'accuratezza del ragionamento e per l'ordine nella trattazione delle materie, si elevano alquanto sugli altri.

La Commissione, in ultimo, visto il risultato negativo del presente concorso, fu indotta nel convincimento che non convenga rinnovare il concorso medesimo.

Concorso per la costruzione di un ponte sulla Neva. — Rinnoviamo la notizia, già pubblicata nel n. 19, a pag. 297, che l'*Amministrazione comunale di Pietroburgo* ha bandito un concorso per la costruzione di un ponte sulla Neva.

La lunghezza di questo ponte dovrà essere di m. 533.38; la larghezza di m. 23.46.

I piani da presentarsi debbono essere eseguiti nella proporzione di 1|420 della grandezza naturale.

(1) Vedi il *testo del Decreto* nel n. 23 del 1890, pag. 365, e successivamente altre notizie nel n. 33 del 1891, pag. 530.

Ai tre migliori progetti saranno assegnati un premio di 6000 rubli, un premio di 3000 rubli ed un premio di 1500 rubli (il *rublo* vale L. 4).

La spesa del lavoro compiuto non dovrà eccedere la somma di 6 milioni di rubli.

Il tempo utile per la presentazione dei progetti scade il 2|14 ottobre di quest'anno.

Statistica delle macchine a vapore nel mondo. — Secondo un calcolo recente, quattro quinti delle macchine a vapore in azione in tutto il mondo sono state costruite entro questi ultimi 25 anni. La Francia possiede 47,590 macchine fisse, 7000 locomotive e 1850 macchine a vapore per le navi. La Germania conta 59,000 macchine fisse e caldaie, 10,000 locomotive e 1700 macchine per navi e battelli. L'Austria, invece, ne ha sole 12,000 fisse e 2800 locomotive. La misura della forza delle macchine a vapore che funzionano nell'Unione americana del Nord si calcola 7,500,000 cavalli vapore, in Inghilterra a 7,000,000, in Francia a 3,000,000, in Austria a 1,500,000 e nell'impero tedesco a 4,500,000 cavalli vapore. In queste cifre non sono computati i cavalli vapore delle locomotive; il loro numero ascendeva al principio dell'anno 1890 in tutto il mondo a 105,000, che rappresentano una forza che sta fra 5,500,000 e 7,000,000 cavalli vapore; e, se ammettonsene soli 6,000,000, si hanno per tutto il mondo 49,000,000 cavalli dinamici. La forza di un cavallo vapore si può ritenere corrispondente alla forza di 3 cavalli vivi e quella di 1 cavallo alla forza di 7 uomini. Le macchine a vapore del mondo quindi, si può calcolare che rappresentino la forza di lavoro d'un miliardo di uomini, in cifra rotonda; tutta la popolazione della terra è stimata a 1,460,000,000 di anime.

Il vapore ha messo in grado l'operaio di triplicare la sua forza di lavoro; può quindi procedere con parsimonia nello spendere la propria forza.

L'Italia non è compresa in queste notizie statistiche, ma dalla statistica delle caldaie a vapore, pubblicata nel 1890, si rileva che in essa vi era un totale di 9983 generatori di vapore, fissi, semifissi e locomobili, della forza complessiva di 156,680 cavalli vapore. Ricordiamo in proposito quanto dicemmo nel n. 7 del 1891, pag. 110, riassumendo appunto le cifre contenute nella ***Statistica delle caldaie a vapore nel Regno*** pubblicata nel 1890 dalla Divisione Industria, Commercio e Credito del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Queste cifre, che per la massima parte si riferiscono agli anni 1886-87-88, si debbono ritenere inferiori al vero, ed oltre a ciò non comprendono le caldaie a vapore destinate alla marina, alle ferrovie ed alle tramvie a vapore.

Notizie più complete e recenti sono fornite dalle denunzie presentate in forza del regolamento 3 aprile 1890 sulle caldaie a vapore. Risulta da esse l'esistenza di 14,587 generatori di vapore d'ogni specie, nei quali non sono compresi quelli destinati alla locomozione, e neppure quelli degli arsenali governativi e delle officine ferroviarie considerati nella statistica ricordata.

Per completare queste notizie, citiamo i dati seguenti: Al 31 dicembre 1890 la nostra marina mercantile noverava 290 piroscafi della forza di 205,260 cavalli vapore.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 87,816.17 * per trasformare in stazione la *fermata di Tuturano.*

L. 79,950 * per impianto di nuovi binari, ecc. in *stazione di Lecce;*

L. 48,500 * per costruzione di muri paraneve in un tratto della ferrovia Roma-Sulmona;

L. 34 357.26 per l'impianto di nuovi binari per il deposito ed il lavaggio dei carri serbatoi in stazione di Foggia;

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Costruzione di una galleria artificiale fra le stazioni di Romagnano e Balvano (linea Eboli-Metaponto), fra i chilometri 122.530.19 e 122.560.19. Importo L. 23,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 18 andante, ore 10 antimeridiane.

Svizzera. — *Funicolare Stanserhorn (Obwalden).* — Costruzione di una galleria da 100 a 140 metri di lunghezza, in gran parte con escavazione in roccia.

Per trattative rivolgersi all'Impresa Bucher e Durrer in Kagisvyl (Obwalden) o al loro rappresentante in Lugano.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 corrente). — Gervaso Giuseppe, di Valenza, per esecuzione opere a difesa e rinforzo fondazione della spalla verso Valenza del ponte ferroviario sul Po presso Valenza (linea Alessandria-Arona);

Budd, Delle Piane e C., di Genova, per fornitura di chilogr. 30,000 di zinco in lamiera;

Carrara Domenico, di Genova, per appalto lavori di sottofondazione e ricostruzione di un tratto di sperone a difesa del muro di sostegno verso il Polcevera fra le progressive 153.592 e 153.652 della linea Torino-Genova;

Ercole Carlo, di Asti, per ricostruzione parziale e saltuaria dei rivestimenti della galleria di Castagnole (linea Castagnole-Asti-Mortara);

Strafaci Francesco, di Rossano Calabro, per appalto lavori di modificazioni agli acquedotti ai chilometri 107.426 e 107.770 della Taranto-Reggio, occorrenti per impedire allagamenti alla stazione di Trebisacce.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Monterosso Almo — Siracusa — (14 luglio, ore 9 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto della conduttura dell'acqua potabile da portarsi entro il Comune dalla fonte Favara in territorio di Monterosso. Importo L. 55,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauz. def. L. 10,000.

Municipio di Alessandria (15 luglio, ore 1 pom.). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un sotto passaggio ed opere di difesa sulla sponda destra del ponte sul torrente Orba presso Predosa, lungo la strada provinciale Acqui-Novi. Imp. L. 27,579.48.

Prefettura di Mantova (16 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto, fra Società cooperative di produzione e lavoro, dei lavori d'ingrosso e rialzo del tratto d'argine destro di Secchia dal confine Modenese fino a metri 113 superiormente al segnale guardia n. 11 nel territorio del Comune di Quistello (m. 2309.40). Importo L. 89,300.

Municipio di Pegli — Genova — (18 luglio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per l'apertura della nuova strada ai *villini di Pegli.* Importo L. 88,000. Cauz. provvisoria L. 2000. Cauz. def. L. 9000.

Municipio di Pisa (22 luglio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sostituzione delle tubolature per l'acqua potabile in città, e cioè:

1. Fra il bottino delle civette e via S. Maria (piazza dello Stellino).
2. Fra la cisterna delle Gondole e il repartitore (via S. Marta).
3. Fra il repartitore e via S. Maria sul lungarno Regio.
4. Fra il ponte alla Fortezza e la fonte di porta a Piagge (Istituto agrario).
5. Fra via S. Maria (piazza dello Stellino) e porta Nuova.
6. Fra il repartitore e porta a Mare (lungarno Galileo e Gambacorti).

7. Fra il lungarno Galileo e la fonte di S. Marco (via Lanfranchi, S. Martino, ecc.).

8. Fra il ponte di mezzo e la fonte della barriera Vittorio Emanuele.

Le nuove tubolature saranno in ghisa.

Importo L. 162,520. Cauzione provv. L. 5500. Cauzione definitiva L. 17,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (13 luglio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **lime** e **raspe.** Importo ridotto L. 38,400 (V. n. 24).

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (21 luglio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **lime** e **raspe.** Importo ridotto L. 38,200 (V. n. 25).

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (21 luglio, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **stagno** in pani ed in verghette. Importo L. 49,133. Cauz. L. 4900. Fatali 6 agosto, ore 12 merid.

R. Fonderia — Genova — (25 luglio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 680 di **bullette** di rame da ribadirsi a L. 4.20; kg. 50 di **viti** d'ottone da legnami assortite a L. 8. Cauz. L. 320. Consegna a giorni 30.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (26 luglio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in filo grosso a L. 0.40; kg. 1430 ordinario in verghe a L. 0.30 e kg. 6372 scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 286. Consegna in 25 giorni.

— (26 luglio). — Kg. 2525 di **ferro** scelto in lamiera grossa a L. 0.35 e kg. 351 di **ferro** scelto in lamiera mezzana a L. 0.40. Cauz. L. 103. Consegna a giorni 30.

— (28 luglio). — Kg. 3060 di **acciaio** dolce in lamiera a L. 0.35. Cauz. L. 108. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 2	Luglio 9
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	677	635
» » Mediterranee	»	—	505
» » Sicule	»	590	590
» » Sarde (preferenza)	»	280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	»	345	300
» » Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali	»	532.50	539.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	281	281
» » Novara-Seregno	»	68	67
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	312	312.50
» » » 2ª emiss.	»	300.50	298.50
» » Centrale Toscana	»	484	483.50
» » Mediterraneo 4 0/0	»	432	432
» » Meridionali	»	303.50	304
» » Sarde, serie *A*	»	302	303.50
» » » serie *B*	»	299	300
» » » 1879	»	299	299
» » Pontebba	»	447.50	448
» » Nord-Milano	»	255	255
» » Meridionali Austriache	»	316	316.50
» » Gottardo 4 %	»	102.50	102.75

CONVOCAZIONI.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

29 luglio — **Società affittuaria della Ferriera di Calle.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Livorno.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 17ª Decade — dall'11 al 20 Giugno 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	923.163 32	40.916 52	396.257 46	1.207.414 47	21.804 63	2.589.556 40	4.226 00
1891	968.219 35	41.021 72	328.977 62	1.154.236 91	21.644 32	2.514.099 92	4.204 00
Differenze nel 1892	— 45.056 03	— 105 20	+ 67.279 84	+ 53.177 56	+ 160 31	+ 75.456 48	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	15.042.430 93	761.998 76	4.686.704 20	21.197.714 75	206.895 56	41.895.744 20	4.226 00
1891	15.750.532 86	750.764 52	4.733.250 56	21.227.613 88	207.467 26	42.669.629 08	4.204 00
Differenze nel 1892	— 708.101 93	— 11.234 24	— 46.546 36	— 29.899 13	— 571 70	— 773.884 88	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	59.879 68	1.427 48	22.840 79	83.153 39	4.058 07	171.359 41	996 00
1891	61.160 32	1.445 86	23.059 64	84.816 30	3.031 05	173.513 17	995 00
Differenze nel 1892	— 1.280 64	— 18 38	— 218 85	— 1.662 91	+ 1.027 02	— 2.153 76	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	859.588 73	19.803 24	274.428 35	1.437.439 60	20.637 17	2.611.897 09	996 00
1891	902.272 37	20.465 15	279.632 43	1.479.557 69	21.383 84	2.703.311 48	995 00
Differenze nel 1892	— 42.683 64	— 661 91	— 5.204 08	— 42.118 09	— 746 67	— 91 414 39	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	528 71	516 95	+ 11 76
riassuntivo	8.523 10	8.727 24	— 204 14

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	4.558 20	4.315 35	+ 242 85	63.457 95	59.517 10	+ 3 940 85
Merci	887 25	860 80	+ 26 45	11.605 05	12.825 24	— 1.220 19
Prodotti indiretti	» »	18 40	— 18 40	3.367 75	3.416 39	— 48 64
Totali	5.445 45	5.194 55	+ 250 90	78.430 75	75.758 73	+ 2.672 02

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1891-92. — *Dal 21 al 30 Giugno 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	641	+ 266
Media	4177	4119	+ 58	683	638	+ 45
Viaggiatori.	1,283,176 63	1,278,956 21	+ 4,220 42	47,050 68	72,578 08	— 25,527 40
Bagagli e cani. . . .	52.670 32	51,771 03	+ 899 29	1,677 51	2 193 27	— 515 76
Merci a G.V. e P.V. acc.	341,544 94	334,947 33	+ 6,597 61	10,325 62	18,393 53	— 8,067 91
Merci a P. V. . . .	1,361,112 22	1,279,753 51	+ 81,358 71	48,991 07	101,456 09	— 52,465 02
TOTALE .	3,038,504 11	2,945,428 08	+ 93,076 03	108,044 88	194,620 97	— 86,576 09
Prodotti dal 1° Luglio 1891 al 30 Giugno 1892.						
Viaggiatori.	45,868,324 19	45,281,351 84	+ 586,972 35	2,247,590 01	2,602,243 35	— 354,653 34
Bagagli e cani. . . .	2,141,975 32	2,103,730 58	+ 38,244 74	77,813 70	94,869 56	— 17,055 86
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,416,139 45	11,048,586 63	+ 367,552 82	525,496 33	593,625 25	— 68,128 92
Merci a P. V. . . .	50,989,444 14	50,660,430 62	+ 329,013 52	3,228,528 63	3,992,781 52	— 764,252 89
TOTALE .	110,415,883 10	109,094.099 67	+1,321,783 43	6,079,428 67	7,283,519 68	— 1,204,091 01
Prodotto per chilometro						
della decade.	725 01	709 23	+ 15 78	119 12	303 62	— 184 50
riassuntivo	26,434 25	26,485 58	— 51 33	8,901 07	11,416 18	— 2,515 11

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres. . . . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Calais-maritime Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
	Déjeun.						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	8 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	8 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun. 1. 2. cl.		*Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	8 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 23 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Per il Direttore gerente
il Scrittore Cesare Luini

ANNO XXV. Sabato, 16 Luglio 1892. NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Situazione dei lavori al 1° giugno 1892 (1).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano (2). — I lavori di questo tronco volgono ormai al loro termine. Difatti quelli che restano a farsi sono come appresso riassunti:

Movimenti di materie: Ultimati, meno piccole sistemazioni di scarpate.

Opere d'arte: Ultimate, ad eccezione di 17 mancanti ancora dei coronamenti.

Gallerie: Le gallerie misurano in complesso la lunghezza di metri 8044 e sono tutte ultimate.

Case cantoniere: Ultimate, meno cinque a cui manca la coloritura delle pareti esterne.

Stazioni: La fermata di Abbadia è ultimata. La stazione di Mandello è pure ultimata. Nella fermata di Olcio manca la coloritura al fabbricato viaggiatori e i pavimenti e le opere di finimento nel fabbricato cessi. Nella fermata di Lierna tutto è ultimato ad eccezione dei cessi a cui manca la coloritura delle pareti. Nella fermata di Fiumelatte mancano parte dei pavimenti e parte delle opere di finimento del fabbricato viaggiatori; il tetto, i tramezzi ed i marmi nel fabbricato cessi. Nella stazione di Varenna restano da ultimarsi: parte della coloritura e la posa della pensilina nel fabbricato viaggiatori e la coloritura nei cessi. Nella stazione di Bellano sono da ultimarsi le coloriture nel fabbricato viaggiatori e collocare a posto la pensilina metallica. Nel fabbricato cessi mancano i marmi e la coloritura. Nel rifornitore da ultimarsi i pavimenti e le opere di finimento.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere d'arte e di consolidamento: Sono ultimati 50 muri di sostegno e ne restano da completarsi altri 10.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° maggio 1892*, nel n. 25.

(2) Di questo tronco — aperto all'esercizio sin dal 29 giugno u. s., come annunciammo nel n. 27, pag. 424 — pubblichiamo tuttavia lo stato dei lavori al 1° dello stesso mese, affinchè resti completa la consueta nostra esposizione dello stato mensile dei lavori.

Armamento: La posa del ferro ed il primo strato di massicciata sono ultimati. Della massicciata, secondo strato, mancano solo m. l. 2960.

2. Tronco Bellano-Colico. — Sono in corso le espropriazioni ed i tracciamenti definitivi.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — Molto avanzata è la costruzione di questo tronco (1). I lavori fatti e da fare si riassumono come appresso:

Movimenti di materie: Ultimati, meno piccole sistemazioni di scarpate.

Opere d'arte: Ultimate, meno un ponticello a cui mancano i coronamenti.

Gallerie: Le gallerie, le quali misurano la complessiva lunghezza di metri 6749, sono interamente finite.

Case cantoniere: Ultimate.

Stazioni: La stazione di Melfi e la fermata di Rapolla sono ultimate. Nella stazione di Barile mancano soltanto le coloriture del fabbricato viaggiatori e del magazzino merci, la posa in opera dei marmi nei cessi, metà della massicciata sul piano caricatore e la copertura con metà dell'intonaco nel rifornitore. Nella stazione di Rionero mancano: la coloritura ai fabbricati, metà della massicciata sul piano caricatore, il tetto del rifornitore e le serramenta nella rimessa locomotive. Sono in corso di avanzata costruzione i lavori della presa d'acqua nel vallone Salice, destinata per il servizio della stazione di Rionero.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e consolidamento: Le opere di consolidamento previste sono ultimate, ad eccezione di quella al chilometro 22.996, che è eseguita per metà.

Armamento: Ultimato, tranne qualche breve tratto, che rimane da rettificare.

2. Tronco Rionero-Potenza. — I lavori di questo tronco continuano ad essere limitati ai lotti 17 e 18, i quali comprendono la *grande galleria dell'Appennino*, più due tratti

(1) Circa la visita di ricognizione di questo tronco, vedi nelle « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero, sotto *Rete Adriatica*.

di via allo scoperto del complessivo sviluppo di metri 2841, di cui metri 811 all'imbocco della galleria e metri 2030 allo sbocco.

Il tratto d'imbocco comprende pure la breve *galleria della Giardiniera*, di metri 175, più tre viadotti, due case cantoniere e la stazione di Acerenza.

Il tratto allo sbocco contiene: due viadotti, tre ponticelli, quattro case cantoniere e la stazione di Avigliano. Di queste opere la parte eseguita è la seguente:

Movimenti di materie: Parte in scavo m.³ 22,700. Parte in rialzo m.³ 15,700. Totale m.³ 38,400, pari a 34|100 del quantitativo totale.

Opere d'arte: Del viadotto al chilometro 50.658 2|3 della muratura di fondazione della spalla lato Potenza, lo scavo e metà della muratura di fondazione della pila spalla Potenza e pila Potenza. Del viadotto al chilometro 56.173 sono eseguite le spalle ed i volti.

Gallerie: Galleria Giardiniera. Ultimata, meno m. 2.50 di calotta, m. 3 di piedritti e m. 8 di arco rovescio.

Galleria dell'Appennino:

Scavo in piccola sezione	m.	680
» grande »	»	619
» strozzo . . .	»	514
Muratura in calotta . .	»	580
» piedritti . .	»	476
» arco rovescio .	»	420

In questa galleria si lavora con 4 attacchi, cioè dalle bocche e dal pozzo n. 2. Ben presto si aggiungeranno gli altri due attacchi mediante il pozzo n. 1, il quale è già per 3|4 scavato e rivestito.

Case cantoniere: Casa cantoniera chilom. 50.305: Ultimata, meno il pavimento al piano superiore, la coloritura e i finimenti. Casa cantoniera chilom. 54.343: Ultimata, meno le opere di finimento. Casa cantoniera chilom. 54.795: Ultimata, meno le opere di finimento. Casa cantoniera chilometro 55.501: Eseguita la muratura di fondazione e per 2|3 quella di elevazione. Casa cantoniera chilom. 56.072: Ultimata, meno i pavimenti, gli intonachi e le opere di finimento.

Armamento: Distesi m. l. 396 di massicciata 1° strato.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

La maggior parte dei lavori è ultimata (1). Difatti:

Movimenti di materie: Ultimati, meno piccole regolarizzazioni di scarpate.

Opere d'arte: Sono ultimate, ad eccezione di n. 16 ponticelli di m. 1 e 3 di luce a cui mancano ancora i coronamenti, e n. 3 viadotti a cui manca parte dei parapetti.

Gallerie: Tutte le gallerie, le quali misurano la complessiva lunghezza di m. 2477, sono ultimate.

Case cantoniere: Ultimate, meno tre a cui manca la coloritura delle pareti.

Stazioni: Le stazioni o fermate ultimate sono quelle di San Nicola, Rapolla-Lavello e Gravina.

Per le rimanenti sono ancora da farsi i seguenti lavori: Stazione di Venosa: la verniciatura dei ferramenti di tutti i fabbricati. Stazione di Palazzo San Gervasio: parte della coloritura del fabbricato viaggiatori, parte delle opere di finimento nei cessi, e parte dell'intonaco, il tetto, il pavimento e le ferramenta nel rifornitore. Stazione di Spinazzola: parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori, i pavimenti, le serramenta, l'intonaco e lavori diversi nella rimessa locomotive, i tetti, i pavimenti e l'intonaco nel rifornitore. Fermata di Poggiorsini: parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nei cessi; il soffitto, le serramenta, l'intonaco, la coloritura ed i pavimenti del rifornitore. Stazione di Altamura: parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nei cessi. Fermata di Casale: parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori e nel rifornitore. Stazione di Santeramo: parte delle opere di finimento nel fabbricato viaggiatori, nei cessi e nel magazzino merci.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » di questo numero, sotto *Rete Adriatica*.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e consolidamento: Ultimate.

Chiusure della via: Sono fatti i muri a secco di chiusura per la estensione di ml. 66,700.

Armamento: Ultimato, meno per un tratto di m. 8300 circa, in cui manca ancora il secondo strato di massicciata.

IV. — Linea Solmona-Isernia.

1. **Tronco Solmona-Canzano.** — I lavori che restano a farsi sopra questo tronco si riducono ai seguenti:

Movimenti di materie: La sistemazione di poche scarpate.

Opere d'arte: Le opere di coronamento di n. 9 ponticelli e n. 9 viadotti.

Gallerie: Le gallerie, della complessiva lunghezza di m. 2773, sono ultimate, ad eccezione di quella artificiale fra i chilometri 23.390-22.445 a cui mancano ancora ml. 3 di volto e la testa dal lato Solmona, e l'altra galleria pure artificiale fra i chilometri 24.170 e 24.215 mancante ancora di ml. 10 di volto e le due teste.

Case cantoniere: Ultimate.

Stazioni: Stazione di Introdacqua: ultimata. Stazione di Pettorano: resta da ultimarsi il tetto e compiere le opere di finimento del magazzino merci. Fermata di Canzano: da eseguirsi le opere di finimento della rimessa locomotive, del rifornitore e della cisterna di riserva.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e consolidamento: Sono tutte ultimate, ad eccezione di due muri di sostegno fra i chilom. 19.884-20.000 e 20.131-20.172, i quali mancano ancora del parapetto e dei coronamenti.

Armamento: Ultimata la posa col primo e secondo strato di massicciata per chilom. 25.700 e resta da prolungarsi per altri 400 metri.

2. **Tronco Canzano-Isernia.** — I lavori di questo tronco continuano a limitarsi ai lotti 13, 14, 15 e 16; i primi due riguardano il tratto di linea fra i chilom. 38.000 e 45.000 e gli altri il tratto fra i chilom. 81.220 e 86.640. Il lavoro principale nei lotti 13 e 14 è la galleria della Majella, lunga m. 2456; e nei lotti 15 e 16 è la galleria di Montepagano di m. 3055.

Il lavoro eseguito *nei lotti 13 e 14* è il seguente:

Movimenti di materie: Del corpo stradale nei due tratti di accesso alla galleria Majella sono eseguiti mc. 21,000 di rialzo e 13,600 di scavo, pari a 22|100 del totale.

Opere d'arte: Riguardo alle opere d'arte è ultimato il ponticello di m. 2 al chilom. 41.470 ed eseguite le fondazioni del sottovia chilom. 35.524.

Case cantoniere: Delle quattro case cantoniere, due sono ultimate, meno gli intonaci e i pavimenti.

Galleria Majella:

Scavo in piccola sezione	ml.	1182
» in grande sezione	»	1127
» strozzo	»	1020
Muratura in calotta	»	1110
» piedritti	»	965

Si lavora da due imbocchi; ma fra breve la galleria avrà altri quattro attacchi mediante i due pozzi già scavati e rivestiti per circa 2|3.

Il lavoro eseguito nei *lotti 14 e 15* si riassume nel seguente modo:

Movimenti di materie: Rialzo m. 1870; scavo m. 12,920, pari a 25|100 del totale.

Opere d'arte: Ultimato il sottovia al chilom. 85.647; ultimato meno la cappa ed i coronamenti il ponticello al chilometro 85.734.

Galleria di Montepagano:

Scavo in piccola sezione	ml.	1262
» in grande sezione	»	1227
» strozzo	»	1147
Muratura in calotta	»	1193
» piedritti	»	1096
Arco rovescio	»	616

Il pozzo n. 1 è scavato, rivestito per 1|4; e quello del n. 2 per 1|11.

Case cantoniere: Sopra quattro case cantoniere, due sono in corso di costruzione e mancano solo i serramenti, parte dei pavimenti, i focolari, l'intonaco e la coloritura.

Opere di difesa e consolidamento: Eseguito per metà il rivestimento della scarpata fra i chilom. 82.112-82.131, e fatto per 3|4 quello fra i chilom. 85.243-85.400.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

Approvato il progetto, la Società ha già impiantato l'Ufficio in Barletta ed attendesi ora al tracciato definitivo sul terreno ed alle espropriazioni.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO

(Resoconto dell'anno 1890 — I° dell'Istituzione)

Come di consueto per i precedenti Resoconti annuali del già *Consorzio di Mutuo Soccorso «Ex Alta Italia»* (1), facciamo ora cenno del Resoconto 1890 del *Consorzio Mutuo Soccorso Mediterraneo* costituitosi il 1° gennaio 1890, per effetto delle disposizioni contenute nell'articolo 35 del Capitolato d'esercizio annesso alla Legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie 3ª; giusta le quali dovevasi provvedere al riordinamento delle Casse di Soccorso delle cessate Società coll'istituzione di un nuovo Consorzio per ciascuna delle attuali Reti ferroviarie italiane e quello «Ex Alta Italia» veniva a cessare col 31 dicembre 1889 (2).

Intorno al Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo per l'anno 1890 — il 1° dell'istituzione — diciamo riassumendo dal Rapporto del Comitato sulle operazioni e sullo stato economico del Consorzio stesso; ed al nostro riassunto facciamo quest'anno una maggior parte, essendochè trattasi appunto del primo anno di esistenza dell'Istituto.

***

I. **Costituzione del Consorzio.** — Il Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo si è costituito il 1° gennaio 1890 coi compartecipanti già ascritti alle cessate Casse Soccorso Alta Italia, Romana, Meridionale e provvisoria Calabrese assegnati alla Rete Mediterranea il 1° luglio 1885, nonchè con quelli ammessi a compartecipare al detto Sodalizio ex Alta Italia nel periodo dal 1° luglio 1885 al 31 dicembre 1889.

Il nuovo Istituto, dal 1° gennaio 1890 al 31 dicembre 1891, provvide all'amministrazione dei fondi già di spettanza della Cassa Soccorso Alta Italia, nonchè di quella parte del patrimonio della Cassa Soccorso Calabro-Sicula (cessata il 1 luglio 1885) stata affidata dalla Rete Adriatica alla Rete Mediterranea nel 1886. Amministrò inoltre, in nome proprio, il capitale accumulatosi dal 1° luglio 1885 al 31 dicembre 1889 nella gestione provvisoria del Consorzio Calabrese, il quale non doveva andare soggetto a ripartizione.

Al 1° gennaio 1892, la Commissione nominata in adempimento a quanto dispone l'articolo 45 dello Statuto, compiè i lavori riflettenti la ripartizione provvisoria fra i nuovi Consorzi Mediterraneo, Adriatico e Siculo dei patrimoni delle cessate Casse Soccorso.

II. **Riparto provvisorio dei fondi delle cessate Casse Soccorso.** — Nell'addivenire al detto riparto, tale Commissione si informò ai seguenti criteri:

Fu stabilito che i titoli posseduti dai cessati Sodalizi fossero ripartiti fra i nuovi Consorzi in proporzione dei capitali che, secondo il riparto, sarebbero loro stati assegnati, e che il valore dei medesimi fosse quello medio risultante dai prezzi del listino della Borsa di Roma del bimestre dicembre 1889-gennaio 1890, deducendone l'interesse medio già maturato, mentre per i titoli non quotati alla Borsa di Roma, si dovesse ricorrere ai listini delle piazze ove la loro quotazione avesse avuto luogo.

All'appoggio quindi dei bilanci al 31 dicembre 1889 per i Consorzi Alta Italia, Romano, Meridionale e 30 giugno 1885 per il Consorzio Calabro-Siculo, si venne a stabilire il capitale ripartibile fra i nuovi Sodalizi, tenendo calcolo, oltre a ciò, anche delle somme pagate e riscosse da questi per conto dei cessati Consorzi.

Stabilito così il fondo, si accertò il capitale occorrente pel servizio dei sussidi continuativi esistenti alla data dell'attuazione del nuovo Statuto — e che riguardavano i cessati Consorzi Alta Italia, Romano e Meridionale (escluso il Calabro-Siculo non avente carico di sussidi continuativi) — calcolandolo in base ai risultati delle tavole all'uopo predisposte dall'Ufficio della Cassa Pensioni Mediterranea ed assegnandolo ai nuovi Sodalizi prendendo norma dalla territorialità dei sussidiati.

Il residuo capitale attivo o passivo, secondo le percentuali date dalla tabella del citato articolo 45 dello Statuto, venne assegnato ai nuovi Istituti in ragione del numero degli agenti che compartecipavano ai cessati Sodalizi.

Sommato poi per ciascuno dei tre Consorzi Alta Italia, Romano e Meridionale, il capitale occorrente per il servizio dei sussidi continuativi con quello dovutogli quale quota parte pel residuo anzidetto, si venne a stabilire il fondo complessivo che sarebbe spettato ad ognuno dei nuovi Sodalizi se la ripartizione avesse avuto luogo al 1° gennaio 1890, aggiungendovi il capitale già posseduto dal Consorzio Calabro-Siculo.

Ma poichè il riparto materiale dei capitali non avvenne effettivamente che al 1° gennaio 1892, così si dovettero computare gli interessi fino a tale giorno, e cioè; dal 1° gennaio 1890 sui capitali esistenti al 31 dicembre 1889 per i tre Consorzi Alta Italia, Romano e Meridionale, e dal 1° luglio 1885 sul patrimonio del Consorzio Calabro-Siculo. I detti interessi furono calcolati in ragione del 4.50 0|0 annuo, capitalizzabili di semestre in semestre, tanto sulle somme giacenti in cassa o su quelle che venivano riscosse man mano dai nuovi Consorzi per conto dei cessati, quanto sui capitali occorrenti per il servizio dei sussidi continuativi.

III. **Bilancio consuntivo 1890.** — Tenuto conto che, come sopra si è detto, il riparto avvenne effettivamente al 1° gennaio 1892, il bilancio consuntivo dell'anno 1890 non avrebbe dovuto portare alcuna cifra dipendente dal riparto stesso. Senonchè, considerati gli inconvenienti che sarebbero derivati in progresso di tempo — specialmente per quanto riguarda i bilanci tecnici — dalla compilazione di un resoconto che non contenesse la situazione teoricamente vera del Sodalizio, si convenne nell'utilità di retrotrarre gli effetti della ripartizione dei patrimoni, considerando questa come avvenuta il 1° gennaio 1890.

IV. **Costituzione del patrimonio iniziale del Consorzio.** — Per questo fatto il conto patrimoniale al 1° gennaio 1890 venne aperto passando al Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo i fondi esistenti al 31 dicembre 1889 nella Cassa Soccorso Alta Italia, quali risultano dal rispettivo resoconto in L. 4,725,982.61 di credito.

Tenuto però conto delle deduzioni e degli accreditamenti, specificati nel Resoconto di cui ora ci occupiamo, si ha un patrimonio iniziale di L. 4,108,186.58.

Conviene però tener conto che a questo patrimonio andrà, a suo tempo, aggiunta la parte degli assegnamenti previsti dall'articolo 46 dello statuto per colmare i disavanzi delle cessate Casse Soccorso, i quali a sensi dell'articolo 35, § 4 del Capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, devono far carico allo Stato, che a tale scopo è tenuto a devolvere frattanto il 2 0|0 sulla quota eccedente il prodotto iniziale.

Giova avvertire che, per accordi intervenuti fra le tre Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, ed in relazione al portato dell'articolo 5 del nuovo Statuto, i versamenti relativi al detto 2 0|0 debbono essere fatti alle rispettive Casse Pensioni per conto comune.

Al riguardo avvertesi come, essendosi presso questa So-

(1) Per il Rendiconto dal 1° luglio al 31 dicembre 1889 e per richiamo ai precedenti Rendiconti vedi n. 18 del 1891, pag. 280.
Ricordiamo inoltre che del *Rendiconto della Cassa Pensioni Mediterranea per l'anno 1890* abbiamo detto nel n. 8 del corrente anno, pag. 115.

(2) Vedasi in proposito il citato nostro n. 18 del 1891.

cietà Mediterranea verificato durante il periodo dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1890, un'eccedenza sul citato prodotto iniziale, la Cassa Pensioni ha ricevuto il corrispondente 2 0|0, costituendone un fondo speciale il quale, come da resoconto di quel Sodalizio per l'anno 1890, ammonta a L. 208,169.80 impiegato in rendita 5 0|0 dello Stato.

V. **Esercizio dell'anno.** — Per quanto riguarda l'esercizio dell'anno che si esamina, si ommettono le informazioni generali già contenute nei processi verbali delle adunanze nelle quali si sono approvati i conti semestrali degli introiti e delle spese nonchè i confronti col bilancio tecnico, riservando tutte le notizie di dettaglio d'indole finanziaria e statistica del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio Sanitario a quando sarà ultimata la raccolta dei relativi dati secondo i criteri concretati dall'apposita Commissione.

VI. **Prodotto dell'impiego dei fondi.** — Considerato però che nei citati conti semestrali non vi era alcuna notizia circa il prodotto dell'impiego fondi, e che per la formazione dell'importo di tali introiti si adottò lo stesso criterio che servì a stabilire l'ammontare del capitale al principio ed alla fine dell'esercizio, si espongono nel Resoconto quei dati che spiegano la composizione dei detti prodotti.

E noi questi dati così riassumiamo complessivamente:

Interessi attivi in totale	L. 269,475.09
Id. passivi »	» 76,452.77
Interessi netti in totale	L. 193,022.32

VII. **Riassunto finanziario dell'anno.** — Pertanto le risultanze finanziarie dell'anno 1890 si possono così riassumere:

Patrimonio al 1° gennaio 1890 . .		L. 4,108,186.58
Introiti dell'anno .	L. 1,506,640.59	
Spese	» 1,072,271.45	
Utili della gestione		» 434,369.14
Patrimonio al 31 dicembre 1890 (come risulta dal prospetto allegato al bilancio consuntivo)		L. 4,542.555.72

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* Monitore — *Continuazione, vedi N. 26 e 28*).

Sezione Faido-Biasca.

Come abbiamo detto precedentemente, il *tronco Faido-Lavorgo* è già aperto all'esercizio e perciò non è compreso nel conto.

Sul tronco in costruzione *Lavorgo-Biasca*, i *lavori d'infrastruttura* (scavo di gallerie, allargamento di trincee, rilevati e ponti) erano compiuti alla fine di dicembre ed eseguita la massicciata. Sui due tronchi Lavorgo-Giornico e Bodio-Biasca la posa del ferro era fatta per quasi tutta la lunghezza. Il materiale per il raccordamento delle stazioni e per la soprastruttura del tronco Giornico-Bodio è stato consegnato e distribuito; questi raccordamenti, la posa del ferro e la massicciata sull'intiero percorso costituiscono i lavori a compiersi sino alla scadenza del termine fissato.

Durante i lavori si dovette procedere ancora a 121 atti di vendita concernente 299 parcellari, per un'estensione complessiva di metri quadrati 14,398. Ora le espropriazioni al lato nord sono compiute e poterono per la maggior parte essere convenute amichevolmente. In qualche caso soltanto si dovette ricorrere alla Commissione federale d'estimo; ed essi non furono davvero di alcuna importanza.

E qui il Rapporto dà un minuto prospetto delle varie qualità dei lavori, comparativamente tra quelle preventivate in progetto e quelle eseguite in opera.

La soprastruttura di questa sezione sarà del tipo rinforzato, di cui abbiamo data la descrizione nel nostro ultimo Rapporto di gestione (1).

Le spese per questa sezione, concernenti la chiusura dell'esercizio, ammontarono a fr. 3,014,102.96, non compresa la direzione tecnica.

Sezione Erstfeld-Goeschenen.

Nel 1891 furono completamente eseguiti gli studi per il progetto dei lavori di questa sezione; i piani furono depositati in tutti i Comuni per le eventuali opposizioni e sottoposti alla superiore approvazione.

Per le espropriazioni furono necessari 39 atti di vendita per 44 parcelle, d'una superficie complessiva di 22,831 metri quadrati; le espropriazioni ancora a farsi trovansi lungo i due soli tronchi Erstfeld-Amsteg e Amsteg-galleria di Windgellen.

Se si eccettuino questi due soli tronchi ed i lavori in regia (scavo e muratura della galleria del Leggistein) la esecuzione della infrastruttura per il doppio binario di questa sezione fu aggiudicata ad imprese; di modo che i lavori sono in pieno corso su tutto il percorso dalla galleria dei Windgellen sino alla stazione di Goeschenen.

Ed anche qui il Rapporto dà minute informazioni circa l'esecuzione dell'infrastruttura sui diversi tronchi della sezione; essa era compiuta sui quattro tronchi della sezione per chilometri 17.6 sui 27.8 di loro lunghezza, ossia per 61 0|0.

Delle gallerie della sezione, tre soltanto non erano finite alla chiusura dell'esercizio; ma lo saranno nel corso del 1° semestre dell'anno; queste sono le gallerie di Zgraggen (m. 67.9), del Leggistein (m. 1089.8) e di Maienkreuz (m. 78.4).

Tra i più importanti lavori in muratura sono compiuti: i viadotti di Kerstelenbach e di Saechen; i ponti dell'Inschireuss, dell'Haeggrigerbach, della Maienreuss (inferiore e centrale), della Wattingerreuss (inferiore e superiore), di Steinkehlen, d'Ahornkehlen e della Goeschenenreuss.

Sono in corso di esecuzione i ponti di Inschialpbach, del Strahlloch, della Maienreuss (superiore) e del Rohrbach; i viadotti del Zgraggenthal e del Kellerbach.

Non sono ancora incominciati: i ponti dell'Evibach e di Selderbach tra Erstfeld e Amsteg.

Omettiamo, come precedentemente, il prospetto che dà particolareggiatamente lo stato ed il progresso dei lavori di infrastruttura alla chiusura dell'esercizio, secondo le speciali categorie, comparativamente ai preventivi del progetto ed ai lavori eseguiti.

Nel 1° semestre del 1891 le parti metalliche dei ponti di questa sezione furono, eccetto quelle dei tronchi Gurtnellen-Wassen e Naxberg-Goeschenen — di cui, come dicemmo nel nostro ultimo Rapporto (2), l'aggiudicazione aveva già avuto luogo nel 1890 — aggiudicate complessivamente alla ditta Miani, Silvestri e C. di Milano (3), che aveva fatto vantaggiose offerte e fornita la prova della sua esperienza in questo ramo dell'industria mediante l'esecuzione di un grande numero di importanti costruzioni.

Queste parti metalliche saranno eseguite in ghisa; come per quelle dei ponti della sezione Faido-Biasca, i progetti sono informati ai più recenti progressi in materia di costruzione di ponti e sono basati sulle norme rispondenti allo sviluppo della densità del traffico. Il peso totale di questi ponti ammonta circa a 2,200 tonnellate e l'importo dell'aggiudicazione a circa 900,000 franchi.

La ditta Miani e Silvestri ha impiantato a Chiasso le officine, collegate ferroviariamente colla nostra ferrovia.

Di tali costruzioni metalliche, quella del viadotto di Kerstelenbach (289 tonnellate) era, alla fine dell'anno, intieramente compiuta all'officina e pronta ad essere trasportata nei nostri cantieri. Alla stessa data era consegnato il materiale per il ponte dell'Inschireuss (318 tonnellate) e per il ponte centrale della Maienreuss (263 tonnellate).

(1) Vedi nel *Monitore*, n. 32 del 1891, pag. 508. (*N. d. R.*).
(2) Vedi nel *Monitore*, n. 32 del 1891, pag. 508. (*N. d. R.*).
(3) Vedi « Informazioni » del *Monitore*, n. 28 del 1891, pag. 445. (*N. d. R.*).

Le parti metalliche aggiudicate nel 1890 alla Casa Bosshardt e C. di Naefels (Glaris), e destinate ai ponti dei tronchi Gurtnellen-Wassen e Naxberg-Goeschenen erano completamente montate alla fine del 1891.

Come abbiamo detto in principio di questo capitolo (1), la data dell'apertura all'esercizio del doppio binario del tronco Gurtnellen-Wassen è fissata al 30 giugno 1892; il progresso dei lavori è tale che nulla contrasterà all'osservanza di tale termine. Risulta infatti dalle informazioni citate che l'infrastruttura è compiuta e che le parti metalliche dei ponti sono intieramente montate. Su tutto il percorso il corpo stradale è preparato alla massicciata, di cui il primo strato fu già sparso nel dicembre 1891. Sono già cominciate la spedizione e la distribuzione del materiale di soprastruttura.

Per l'armamento del doppio binario di questa sezione impiegansi parimenti le rotaie del tipo rinforzato n. IV.

Sino alla fine del 1891 per il doppio binario di questa sezione (Erstfeld-Goeschenen) eransi spesi fr. 2,850,319.70.

4. Costruzione dei raccordamenti Lucerna-Immensee e Zug-Goldau.

Il nostro ultimo Rapporto di gestione (2) contiene minute informazioni circa l'epoca fissata, ed il rinvio di questa, per il principio ed il compimento dei lavori di questi due raccordamenti. Quanto ora aggiungiamo ha scopo di informarvi intorno alle diverse fasi per le quali è poscia passata, in questo intervallo di tempo, la questione.

Per quanto ha tratto alla presentazione dei progetti di costruzione, ci fu possibile di ottenere il rinvio stabilito (1° luglio 1891). I piani infatti furono depositati presso i Comuni e trasmessi alle Autorità comunali in tempo utile da potere essere sottoposti al Consiglio Federale prima della scadenza del termine ed unitamente alle nostre risposte alle domande ed opposizioni degli interessati.

Alla fine di agosto tuttavia non abbiamo avuto comunicazione dell'approvazione di questi progetti; conseguentemente a tale fatto, preavvisammo il Dipartimento Federale delle Strade Ferrate che ci era impossibile di incominciare il 1° ottobre i lavori delle gallerie e dei movimenti di terra impostici dal decreto federale del 13 marzo 1891, e che perciò ci riservavamo di presentare allo stesso Dipartimento una nuova domanda per proroga dei termini dell'incominciamento e del compimento di questi lavori, appena questi piani sarebbero stati approvati.

In seguito il Consiglio Federale ha approvato i progetti concernenti le seguenti parti dei lavori dei due raccordamenti:

Linea Lucerna-Immensee:

In data 4 dicembre 1891:		
Dalla galleria del Wesemlin al confine del Comune di Kussnacht, ossia dal km. 98.0 al km. 105.5	km.	7.5
In data 2 febbraio 1892:		
Dal confine del Comune di Kussnacht alla stazione di Immensee (esclusa la stazione stessa), ossia fra i km. 105.5 e 112.5.	»	7.5
Linea Zug-Goldau:		
In data 5 gennaio 1892:		
Dal Lothenbach al Kienbach, ossia dal km. 6.9 al 14.5	»	7.6
Totale . . .	km.	22.6

ossia i 2/3 della lunghezza totale (km. 33.8) delle due linee.

Concedendo la sua approvazione, il Consiglio Federale ha preso un certo numero di disposizioni concernenti diverse modificazioni dei progetti che necessitano una revisione completa dei medesimi.

Intanto, in seguito a nuove istanze del Consiglio municipale di Lucerna e di taluno dei proprietari della Halde, il Dipartimento delle Strade Ferrate è ritornato sull'approvazione che aveva data per il tronco della linea Lucerna-Immensee, compreso tra la testata della galleria del Wesemlin e Seebourg, per riprendere dopo le trattative circa il prolungamento di questa galleria sino al Wurzenbach e per invitarci a presentare questo progetto della variante col preventivo. E noi abbiamo corrisposto all'invito.

Risulta dalla narrazione dello stato attuale dei progetti, ed anche da quanto ha tratto colla loro approvazione da parte delle Autorità superiori, che questa approvazione manca tuttora precisamente per i progetti delle sezioni la cui costruzione presenta le maggiori difficoltà ed esigerà il maggior tempo. Queste sezioni sono le seguenti:

Raccordamento della linea d'Immensee colla stazione di Lucerna e linea di circonvallazione della città sino a Vorderseebourg; lunghezza: circa 4400 metri, di cui 2000 in galleria;

Raccordamento della linea Zug-Goldau alla stazione di Zug, col tronco sino a Lothenbach; lunghezza: circa 6000 metri, di cui circa 600 in galleria di difficile perforazione sotto la città di Zug;

Tronco dal Kienbach alla stazione di Arth-Goldau (1100 metri) e la nuova stazione di Arth-Goldau.

Queste tre sezioni importano ciascuna parecchi problemi la cui soluzione non è ancora presentemente trovata, e che pure sono intimamente collegati alla fissazione definitiva di tutti gli elementi dei nostri progetti. Questi elementi sono:

Il raccordamento delle quattro Compagnie interessate (Centrale Svizzera, Giura-Sempione, Gottardo e Nord Est Svizzera) alla nuova stazione di Lucerna;

La costruzione a Zug di una stazione destinata al servizio *diretto* da Zurigo verso il Gottardo;

La costruzione della stazione comune di Art-Goldau, in correlazione colla questione del raccordamento del Sud dell'Argovia e del Nord-Est Svizzero alla linea del Gottardo ed in correlazione colla questione del regime di esercizio delle sezioni di raccordamento Immensee-Goldau e Zug-Goldau.

Sino a che questi problemi non saranno stati sciolti, e sino a che i progetti delle nostre linee non saranno definitivamente approvati, sarà impossibile di stabilire il termine per il principio ed il compimento dei lavori.

Ci resta ora a svolgere la questione sotto lo speciale punto di vista di tutelare i nostri interessi.

E qui il Rapporto s'addentra in lunghi e minuti particolari sui diversi progetti presentati, sulle loro varianti, concernenti queste e quelle le tre sezioni, precedentemente citate, le quali importano ciascuno parecchi problemi la cui soluzione non è ancora presentemente trovata, ecc.

Per ciascuno dei problemi proponesi la soluzione che meglio risponde agli interessi della Compagnia del Gottardo.

Il personale addetto alla costruzione fu interamente e costantemente occupato nei seguenti lavori: studio dei diversi progetti e delle varianti; compilazione dei relativi preventivi; compilazione dei piani definitivi dei tronchi approvati; triangolazione per le grandi gallerie; scavi e ricerche dei materiali di costruzione, ecc. *(Continua).*

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

(Deliberazioni del Comitato)

Il Comitato dell'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale, nella seduta del 5 corrente, ha preso le seguenti deliberazioni e disposizioni:

1. (*Riconferma dell'Ufficio di Presidenza*) — Ha rieletto all'unanimità: il suo *Presidente* sig. cav. ing. *Campiglio*, Direttore delle Ferrovie Nord-Milano; e *Segretario* il sig. ing. cav. *Thonet*, Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie del Ticino.

2. (*Uso della leva meccanica Windhoff*) — Nella stessa seduta fu data lettura di una relazione dei signori ing. cav. Campiglio e Thonet sulle diverse leve meccaniche per spingere i vagoni carichi con un sol uomo.

Dopo esperimenti fatti, nella stazione di Milano delle Ferrovie Nord, con diverse leve, le conclusioni della Relazione furono adottate nel proporre alle Società consociate la leva meccanica Windhoff la quale ha dato i migliori risultati e risponde ai quesiti richiesti.

(1) Vedi nel *Monitore*, n. 28 del corrente anno, pag. 433. (*N. d. R.*).

(2) Vedi nel *Monitore*, n. 32 del 1891, a pag. 508, nel quale richiamasi a precedente parte del *19° Rapporto* nel n. 26 dello stesso anno, a pag. 409 (I. « Basi ed estensione dell'impresa »). (*N. d. R.*).

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubbblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

(*Continuazione — Vedi N. 21, 24 e 25*).

VI.

Secondo l'articolo primo del disegno di legge, e per la tabella annessa, sono L. 180,000,000 che si prevede di spendere per un quinquennio; di cui L. 93,684,349 per il materiale mobile e d'armamento, per le quote di concorso per le linee di quarta categoria, per i rimborsi ai Corpi morali delle anticipazioni e delle eccedenze, giusta la legge del 1885, per i lavori alle stazioni di innesto delle linee concesse alle Società; e 86,315,651 lire per completamento sopra linee o tronchi di linee di lavori di imprescindibile necessità. E di queste somme per l'esercizio 1892-93, L. 17,869,238 si chiedono per le costruzioni ferroviarie e L. 12,130,762 per gli altri capitoli.

Non esce dalla materia delle costruzioni il presente Disegno di legge, quindi non trovano qui luogo considerazioni che abbiano la loro radice nell'esercizio delle linee già costruite. Ricordiamo solo che di questo se ne dovrà discutere con ampiezza, o in occasione del bilancio, o se il Governo presenterà provvedimenti adatti per rimediare alle gravissime condizioni delle Casse per gli aumenti patrimoniali. L'opportunità di provvedere è consigliata dal pericolo che nel frattempo non si vengano accumulando dei grossi crediti a favore delle Società, o siano gettati i germi di grossi e pericolosi litigi.

Sulle somme ora accennate discorreremo più innanzi; dobbiamo intanto fare un'osservazione sull'articolo primo relativamente alla facoltà che è richiesta di ripartire, per gli esercizi futuri, le somme in sede di bilancio. Se la disposizione dovesse mutarsi in sistema per tutte le ferrovie, non si saprebbe perchè non dovessero essere richiamate, nella loro interezza, le osservazioni, per cui dalle tabelle allegate al bilancio, della legge del 1879, si venne alle tabelle incluse nella legge del 1882. Ma non è da insistere su questa osservazione per l'indole e la portata di questo disegno di legge, più che altro inteso a liquidare una parte e non già a risolvere l'affaticante problema delle costruzioni ferroviarie. Altre brevi osservazioni crediamo premettere sulle disposizioni degli articoli 3 e 4.

Nella primitiva tabella non figurava la spesa per il personale, anzi per le disposizioni dell'articolo 4 si traevano i mezzi a pagarlo dai residui non ancora impegnati delle varie linee.

Lasciando i dubbi che potrebbero essere sollevati per chiarire bene l'indole dell'impegno e disponibilità reale del residuo, la Giunta generale non ha creduto di poter consentire in questo concetto, e quando piaccia alla Comera di accettare le variazioni introdotte d'accordo col signor Ministro nella tabella, al personale sarà provveduto con stanziamenti diretti. La disposizione contenuta nell'articolo 4 avrebbe condotto a perturbare gli stanziamenti delle varie linee, e a una conglobazione che non avrebbe consentito più il controllo e la rapida valutazione delle spese per il personale. Non è argomento di lieve conto questo del personale, e specialmente del personale straordinario addetto alle costruzioni ferroviarie. Se ne è discorso nella Camera più che non del personale ordinario, vera e salda base dell'amministrazione. Dati assai interessati fornisce la Relazione sul bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio in corso, e vi si legge che per stipendi, assegni e indennità la spesa sarà di L. 15,801,958.91, mentre se si tien conto di tutti i Corpi tecnici che ogni Ministero, ad onta delle disposizioni della legge del 1865 ha creduto di costituirsi, si arriva a oltre 26 milioni. In una delle Relazioni della Commissione permanente di finanza sul bilancio dei lavori pubblici è fatto un parallelo con la spesa sostenuta in Francia, che era alcuni esercizi addietro di L. 18,837,705, sebbene lo sviluppo delle opere da sorvegliare, dei lavori in corso, dei servizi richiesti dal Corpo dei *ponts et chaussées* siano di tanto superiori ai nostri. Con questo però in aggiunta, che colà dopo le Convenzioni del 20 novembre 1883 non figurò più nel bilancio alcuna spesa per personale addetto alle nuove costruzioni, mentre da noi, in onta alle linee concesse a allo scemare delle costruzioni rimane ancora per una somma cospicua.

Nel valutare l'ammontare necessario nel quinquennio ha fondamento il dubbio che si possa fare largo assegnamento sul disegno di legge riguardante i provvedimenti per autorizzare e regolare l'ammissione nel Regio Corpo del Genio Civile di ingegneri ed altri impiegati straordinari addetti alle costruzioni delle opere pubbliche per conto dello Stato; un doveroso riguardo però non ci consente di esprimere giudizio sopra materia sottoposta allo studio di altra Commissione.

Questa del personale straordinario è questione assai delicata; però, se è giusto usare un doveroso riguardo verso coloro che con zelo e con intelligenza hanno servito per lunghi anni lo Stato, non deve procedersi allo stesso modo verso coloro che o sono inadatti o furono incuranti del servizio. Non si deve poi dimenticare che il personale straordinario raccolto senza norme e senza prove ebbe trattamento più lauto, appunto in ragione della provvisorietà, del personale ordinario, il quale dovette conquistare il posto con un faticoso esame, e percorrere i gradi di una carriera lenta, e fino a pochi anni fa, scarsamente retribuita.

Quando tutte le Amministrazioni, meno in casi specialissimi, intendessero valersi degli ingegneri e del personale del Genio Civile, quando si procedesse con giuste norme alle nuove ammissioni, qualche vantaggio è sperabile sarebbe raggiunto. A trattarne con maggior libertà ed efficacia sembra però occasione più propria la discussione del bilancio dei lavori pubblici, e perciò ci asteniamo ora da più diffuse osservazioni e da concrete proposte.

Nè, come vi abbiamo già accennato, possiamo accettare la disposizione contenuta nell'art. 3 e l'ultimo comma dell'art. 4, che ne è una conseguenza, e deve essere soppresso, quando sia accettato il concetto di sopprimere l'art. 3.

È vero che si accenna anche ad una legge speciale, ma rimarrebbe facoltà di disporre dei residui nel bilancio di assestamento, ed è questa una disposizione meno opportuna, perchè sfugge facilmente all'attento esame del Parlamento una tabella allegata alla legge di un bilancio.

Comunque si voglia procedere, però, il provvedimento sembra pericoloso, perchè permette in ultima analisi il conglobamento dei residui. Nè valgono a giustificarlo taluni precedenti, non comparabili nella importanza e negli effetti.

D'altronde, è vivo il ricordo delle discussioni sul grave danno che ha recato alla gestione pelle opere pubbliche la riunione in un solo capitolo di spesa, vuoi degli stanziamenti della competenza, vuoi dei residui, tanto per le opere ferroviarie che per le stradali e le idrauliche.

Della difficoltà a rendersi un conto sicuro ed esatto dello stato degli impegni veri e reali nelle varie categorie di lavori, si può incolparne talune disposizioni di legge, ma più il sistema dei capitoli unici, che con grande vantaggio della cosa pubblica, e con non breve lavoro si è felicemente abbandonato. Ricadervi sarebbe un errore.

Con i capitoli unici (e negli effetti suoi, data la disposizione dell'art. 3 del disegno di legge, tale sarebbe il capitole dei residui, se così è lecito esprimersi) ogni controllo, ogni ordine vien meno, perchè è difficile tenere in chiara evidenza e in giusta corrispondenza con le somme del bilancio un conto di impegni ripartito nei singoli esercizi in

cui l'opera deve essere compiuta. Il conto, per riescire sempre aggiornato, dovrebbe seguire tutte le variazioni che sono allo stato virtuale nel contratto, o che si introducono nella esecuzione delle opere.

Un'altra difficoltà proviene dall'andamento dei pagamenti, che difficilmente ubbidiscono a una legge eguale alla competenza, perchè dipendono dallo svolgimento dei lavori, variabile per difficoltà di esecuzione, per avvenimenti pubblici, per capacità e potenza finanziaria degli accollatari e per capacità e zelo della direzione tecnica.

Quindi i capitoli di spesa che provvedono insieme a più opere sono d'impedimento a una buona gestione delle opere medesime, e perturbano anche la vita parlamentare, ponendo i Deputati in una difficile condizione, quando siano in gioco vistosi interessi dei rispettivi Collegi, e quando manchino ordini prestabiliti, sicchè tutto dipenda dalla volontà degli uomini.

È poi tolto al Parlamento il modo di esercitare un efficace controllo, al Ministro stesso verso l'Amministrazione, e a questa non è data una mèta chiara, una via prestabilita.

Il sistema poi conduce facilmente, incoraggia anzi, a provvedimenti non bene determinati, a previsioni incerte di spesa, a piani grandiosi, i quali hanno sempre generate le più gravi perturbazioni nei bilanci dello Stato.

La Commissione del bilancio, che ha chiesto sempre che la spesa sia inscritta in tanti separati capitoli quante le opere, e sia tenuta distinta quella necessaria al personale, trova in questi precedenti un argomento impellente alle odierne proposte. Ma soppressi gli articoli del disegno di legge con cui era data facoltà di attingere ai residui, è da esaminare se rimanga modo, con gli stanziamenti della tabella e con i residui delle varie opere, di far fronte agli impegni antichi o ai nuovi che si intende, o è necessario di prendere.

Quanto al personale, il signor Ministro, in seguito ad invito della Commissione, ha riformata la tabella *A*, includendovi le spesa relativa: per il quinquennio, prelevando gran parte della somma dallo stanziamento di L. 46,665,827 per i concorsi alle linee di quarta categoria, venendo molte annuità a pagamento oltre il quinquennio; per l'esercizio corrente, fatto calcolo per i pagamenti sui residui, prelevando le somme necessarie dalla Parma-Spezia, che aveva al 15 dicembre p. p. residui per L. 14,450,090, dalla Cuneo-Ventimiglia, che ne aveva per L. 8,729,284, e dal materiale metallico d'armamento, per il quale il residuo era superiore ai 7 milioni.

Infine, il signor Ministro prevede nel quinquennio, tra spesa di personale e di amministrazione, una somma di L. 13,800,000, nell'esercizio prossimo 3 milioni per il personale, 450,000 lire per spese di ufficio.

Non si discutono queste cifre: certo è che la volontà dell'Amministrazione di regolare in equo modo la materia, può riescire a dare nei vari esercizi ragione delle previsioni.

Per le previsioni avvenire potrà il Ministro, nelle annue convenzioni che avesse a stipulare, assegnare quanto è possibile di personale agli assuntori delle linee, facendo scomparire una spesa che, a dir vero, non dovrebbe più figurare nel bilancio, o farvi carico per somme ben minori di quella che siamo venuti stanziando fino ad ora.

Con le modificazioni apportate nella tabella, rimangono pertanto così distribuiti gli stanziamenti:

	Quinquennio	Esercizio 1892-93
Costruzioni di linee e lavori nelle stazioni	81,825,151	15,869,238
Materiale metallico d'armamento, materiale mobile, quote di concorso per le linee di quarta categoria, rimborsi ai Corpi morali	84,374,849	10,680,762
Personale e spese d'ufficio .	13,800,000	3,450,000
Totale . . .	180,000,000	30,000,000

Delle L. 81,825,151, L. 33,597,370 sono stanziate per la costruzione di tronchi sulle linee Parma-Spezia, Faenza-Firenze, Avezzano-Roccasecca, Parma-Brescia-Iseo (ora appaltata), Salerno-S. Severino, S. Arcangelo-Fabriano, Isernia-Campobasso; L. 48,227,781 sono invece stanziate per soddisfare agli impegni già contratti sui tronchi in corso di costruzione.

Le L. 33,597,370 di tronchi da appaltare, per 7,189,910 sono prelevate sui residui 1891-92 e retro, per L. 26,406,460 sono stanziate invece nella tabella per il quinquennio 1892-97.

Quanto alla sufficienza delle somme stanziate per far fronte agli impegni, è certo che l'Amministrazione valuta che L. 52,000,000 sono da prelevarsi dai residui non impegnati, come dimostra nell'allegato n. 1, che l'eccesso degli impegni sugli stanziamenti è di L. 112,783,058, che sale a maggiore somma, quando si tenga conto sia della nota in calce all'allegato, sia di altri elementi di spesa.

Ma, se si voglia ragionare sul fabbisogno di cassa, si può tener a calcolo la massa dei residui, copiosi su tutte le linee in costruzione, e avere presente che, scemando i lavori per conto diretto dello Stato, diminuiscono i pagamenti, tanto che da 145,230,131, nel 1887-88, sono discesi nel 1890-91 a sole L. 81,375,674.

Inoltre dagli allegati XII, XIII, XIV si scorge che è bensì vero che in raffronto alla competenza il minore stanziamento al 1896-97 è di L. 234,443,569, ma quando la competenza, secondo la legge del 1888, è stata variata da leggi speciali o da leggi di bilancio, secondo siamo venuti esponendo nel corso di questa relazione; quando veruna correlazione si è mantenuta tra la competenza, gli stanziamenti e i pagamenti; quando gli impegni non provengono tutti da contratti stipulati; quando a ogni linea o titolo di spesa si mantengono i rispettivi residui, si comprende che le previsioni del signor Ministro sulla sufficienza dei fondi possano avere un qualche fondamento.

Difatti, dai dati forniti dalla Commissione apparisce che sui 180,000,000, che sono richiesti per il quinquennio, ben 23,655,355 saranno da pagare, oltre l'esercizio 1896-97, per le condizioni proprie dei lavori.

Comunque, quanto alle linee in corso di costruzione, è a sperare che non si produrranno inconvenienti, sia per il modo come si svolgono i lavori, sia per i residui di cui si può disporre su quasi ogni singola linea.

Invece sulle linee già compiute e aperte all'esercizio deve osservarsi che gravitano non lievi impegni per liquidazioni che sono in corso e per maggiori pretese di appaltatori, e per alcune non esistono residui, o ben scarsi, e quindi conviene fare assegnamento sul fondo dei 50,000,000.

Le iscrizioni *per memoria* al n. 20 della tabella dà luogo quindi ad alcune considerazioni in aggiunta a quelle che abbiamo già svolte nel corso di questa relazione.

Nella nota annessa all'allegato n. 1 si dimostra che le quante volte si voglia tenere conto di tutti gli impegni che realmente si sono presi, si ha un eccesso sugli stanziamenti a tutto 15 dicembre 1891 di L. 5,304,589 in luogo della disponibilità di L. 21,462,482, quante ne figurano al n. 53 del prospetto, dal quale inoltre apparisce che gli impegni presi per le linee dalla legge del 1888 ammontano a lire 24,808,240, e per quelle della legge del 1887 a L. 3,735,934.

Dall'allegato n. II risulta che si sono pagate L. 24,442,871 per le 39 linee della tabella *A*, e L. 8,790,304 per le 19 della legge del 1887, malgrado che gli impegni, come ora si è veduto, non figurino che per L. 3,735,934, rimanendo un residuo disponibile di L. 16,773,481.

Se a 36,400,000 lire salgono gl'impegni per le 19 linee, occorrerebbero L. 27,609,696 a soddisfare gli impegni a misura che verranno a maturità, e quando le L. 8,790,304 debbano, ciò che non apparisce nettamente, essere defalcate dalla somma complessiva degl'impegni.

A comporre la somma di 36,400,000 lire concorrono, giusta le notizie avute, lavori non ancora cominciati e che potranno essere differiti; e, lo ripetiamo, non si tratta di somme tutte liquide, ma di quella parte dei 27 milioni sulle 19 linee della legge del 1887, che proviene dai litigi, e di cui non

è facile nè precisare l'importo, nè indicare la scadenza, specialmente trattandosi dello Stato, chè più che altri deve puntualmente pagare i proprii creditori.

Devesi anche osservare che se taluni lavori possono essere ritardati, per altri, come ad esempio per quelli della Lecco-Colico, il ritardo ad un provvedimento può dar luogo a qualche inconveniente e può anche obbligare intanto e spesso a spese per opere di riatto o di riparo. Nè va taciuto che nella somma sarebbero compresi i completamenti, brevi, ma importanti al traffico, sulla Adria-Chioggia e sulla Zollino-Gallipoli. Le stazioni sono in città, ma non sono collegate col porto. È uno stato di cose, per cui e porto e ferrovia non sono in grado di compiere la funzione loro assegnata dalle necessità dei traffici moderni. La ferrovia deve essere una continuità della via marittima. Il vagone e la nave devono essere a contatto.

La somma che residua, vuoi del conto impegni, vuoi dal conto dei pagamenti, apparisce esigua, comunque si vogliano apprezzare gli impegni ancora da soddisfare sulle 19 linee della legge del 1887, di fronte a 25,191,760 lire che, secondo le previsioni della legge del 1888, rimarrebbero ancora per le differenze di liquidazioni e per transazioni di vertenze e altre maggiori spese riferibili alle 39 linee.

Il signor Ministro valuta in 74 milioni tutta la maggiore spesa, e nel quinquennio reputa doverne pagare circa 52. Quanto al bisogno maggiore o minore di fondi, esso sarà determinato dalla maggiore o minore sollecitudine con cui si procederà alle liquidazioni finali e alla definizione delle vertenze con gli appaltatori.

Dai dati che fornisce il passato, dalla media annua dei pagamenti compiuti fino ad ora per tale titolo, sembra si possa asserire che i pagamenti nell'esercizio in corso rimarranno entro la disponibilità dei residui, anzi avanzeranno delle somme anche per l'esercizio successivo. Ciò per tutto il capitolo. *(Continua).*

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'8 luglio 1892 (N. 159). — **Regolamento per l'esecuzione dell'accordo speciale relativo al servizio dei vaglia postali,** allegato al **R. Decreto 28 giugno 1892,** numero **300**, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno, n. 152 (di cui nel *Monitore*, n. 28).

Gazzetta Ufficiale del 9 luglio 1892 (N. 160). — **Regio Decreto 12 giugno 1892,** con cui è inscritta nell'elenco delle provinciali di Pavia la strada detta Inverno-Monteleone in continuazione della Melegnano-Sant'Angelo.

— **Regolamenti per l'esecuzione della Convenzione per lo scambio dei pacchi postali, e accordi speciali relativi al servizio delle riscossioni e all'intervento della posta sulle associazioni a giornali ed a pubblicazioni periodiche,** allegato al **Regio Decreto 29 giugno 1892**, n. **300** (di cui precedentemente).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Nel Gabinetto Giolitti. — *Accettazione delle dimissioni del Ministro delle Finanze.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nella « Cronaca » del n. 28 circa la nomina dell'on. Grimaldi a Ministro del Tesoro coll'*interim* del Ministero delle Finanze, dobbiamo aggiungere che con Decreto dello stesso giorno (7 corrente) il Re ha accettato le dimissioni rassegnate dall'on. *Vittorio Ellena* dalla carica di Ministro Segretario di Stato per le Finanze.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il processo pel disastro di Grassano in appello alla Corte di Bologna.

Sino dalle « Informazioni » del n. 11, pag. 167, annunciammo come la Corte di Cassazione di Roma — su istanza della Società Mediterranea — decise che l'appello dalla sentenza del Tribunale di Potenza, nella causa per il noto disastro di Grassano, avesse a discutersi innanzi alla Corte di Bologna.

Ricordando che di questa poderosa causa il *Monitore*, per mezzo di particolari corrispondenze, seguì sempre tutto l'ampio svolgimento e dinnanzi al *Tribunale di Matera* (numeri 29, 30 e 31 del 1890) e dinnanzi al *Tribunale di Potenza* (numeri 42, 43, 44, 45, 46, 47 e 48 del 1891), pubblichiamo intanto il seguente telegramma inviatoci dal nostro corrispondente sull'inizio dello svolgimento della causa stessa dinnanzi alla *Corte d'Appello di Bologna.*

><

La causa ebbe principio il giorno 14.

Il consigliere della Corte, cav. Rodellono, fece di essa una serena ed imparziale relazione; nella quale rilevò gli errori di forma e di sostanza contenuti nella sentenza del Tribunale di Potenza.

Ieri, 15, seguì l'arringa del Pubblico Ministero che, analizzando la sentenza stessa, ne distrusse il valore; e, rivendicando la oltraggiata onorabilità dei testi — funzionari governativi, funzionari della ferrovia e periti illustri per integrità e per scienza, dei quali non si tenne conto — conchiuse ritirando l'accusa per tutti gli imputati.

Prese quindi la parola l'on. Taiani, della Difesa, che pronunciò un magistrale discorso, severissimo per i giudici del Tribunale di Potenza. Egli ebbe vive approvazioni dall'affollato e distinto uditorio.

Durante l'udienza, l'on. Ferri, della Parte Civile, interruppe parecchie volte provocando severi richiami dal Presidente.

><

Biglietti di andata e ritorno per Genova da Torino.

Durante il periodo dell'*Esposizione Colombiana*, i biglietti di andata e ritorno per Genova, distribuiti dalla stazione di Torino, avranno la straordinaria validità di cinque giorni.

I prezzi di andata e ritorno da Torino a Genova sono i seguenti:

1ª classe L. 27.40; 2ª classe L. 19.20; 3ª classe L. 12.40.

Inoltre la Società per le Ferrovie del Mediterraneo, nell'intento di promuovere il maggior concorso del pubblico alla detta Esposizione, si è riservata di fare degli appositi treni speciali a prezzi ridottissimi dalla stazione di Torino a Genova. L'effettuazione di tali treni verrà preavvisata con particolari pubblicazioni.

><

Stazione di Avellino.
(Progetto riformato di lavori di ampliamento).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per approvazione, il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento della stazione di Avellino, riformato a seconda delle istruzioni impartite dal R. Ispettorato Generale delle ferrovie.

Con le modificazioni introdotte nel progetto primitivo, l'importo totale dei lavori, esclusa la spesa per il materiale metallico di armamento, resta ridotto da L. 130,000 a L. 65,800; delle quali L. 36,100 ammontare dei lavori da appaltarsi, e L. 29,700 riservate alla Amministrazione per le espropriazioni, la fornitura dei meccanismi, gli imprevisti, le spese generali, ecc.

I lavori da appaltarsi sono i seguenti: 1. movimento di materie pell'ampliamento del piazzale della stazione, per le fondazioni del nuovo marciapiede e per l'allargamento del ponte alla progressiva 371.70; 2. costruzione della parte muraria per l'allargamento del ponte suddetto; 3. costruzione di un nuovo marciapiedi di fronte al fabbricato viaggiatori; 4. provvista e spandimento in opera della ghiaia e pietrisco occorrenti per la massicciata d'armamento.

><

Progetti di lavori dell'Adriatica.

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa i seguenti progetti:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per l'impianto del terzo binario e per l'ampliamento del servizio delle merci nella *stazione di Trinitapoli*, della *linea Bologna-Otranto*.

I lavori considerati in progetto sono quelli seguenti: 1. impianto del terzo binario; 2. prolungamento dal lato di Bari dei binari di corsa; 3. prolungamento del binario tronco verso mare e dal lato di Bari; 4. prolungamento e sistemazione del piano caricatore.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento, ammonta a L. 77,602.50. Le opere in terra e muratura saranno allogate mediante cottimo fiduciario; ed all'armamento si provvederà in economia. Si domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche come dichiarazione di pubblica utilità.

2. Il progetto dei lavori occorrenti per deviare la *ferrovia Faenza-Firenze* in corrispondenza alla trincea Casalinetto, fra i chilom. 30.272.80 e 30.757.80 da Faenza. Alla costruzione dei lavori murari ed alla formazione del nuovo rilevato stradale si provvederà mediante cottimo fiduciario: i lavori di armamento saranno eseguiti in economia.

Anche per questo progetto la Società domanda che l'approvazione possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona.
(Studi comparativi sui progetti tronco Spilimbergo-Gemona).

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato le occorrenti disposizioni alla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Udine, affinchè siano intrapresi gli studi comparativi sui progetti presentati nel 1888 dalla Società esercente le Strade ferrate dell'Adriatico, per il tronco della ferrovia Casarsa Spilimbergo-Gemona, compreso fra Spilimbergo e Gemona.

><

Prodotti dell'Adriatica
nel 1° semestre dell'esercizio 1892.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate Meridionali — esercente la Rete Adriatica — nell'ultima decade del giugno u. s., riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti il 1° semestre del corrente esercizio 1892, ossia dal 1° gennaio al 30 giugno 1892, in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio 1891.

Lunghezza. — La media dei chilometri esercitati fu: nel 1° semestre dell'esercizio 1892 complessivamente di chilometri 5,222, dei quali 4,226 per la Rete principale e 996 per la Rete complementare; nel 1° semestre dell'esercizio 1891 complessivamente di chilometri 5,199, dei quali 4,201 per la Rete principale e 995 per la Rete complementare.

Prodotti complessivi. — Nel 1° semestre 1892 lire 47,330,487.07, delle quali L. 41,552,463.41 per la Rete principale e L. 2,778,023.66 per la Rete complementare. Nel 1° semestre 1891 L. 48,196,788.66, delle quali L. 45,319,963.84 per la Rete principale e L. 2,876,821.82 per la Rete complementare.

Nel 1° semestre 1892 vi ha adunque una diminuzione di L. 767,500.43 sui prodotti complessivi della Rete principale, ed una diminuzione di L. 98,801.16 per la Rete complementare.

Prodotto chilometrico riassuntivo. — Per le due Reti riunite, nel 1° semestre 1892 fu di L. 9,063.67 contro L. 9,270.40 nel 1° semestre 1891; dal 1° gennaio al 30 giugno dell'anno corrente vi ha adunque un minore introito di L. 206.73 in confronto del corrispondente periodo 1891.

Prodotti del Lago di Garda. — La somma complessiva dei prodotti della navigazione sul Lago di Garda fu nel 1° semestre 1892 di L. 86,707.85 contro lire 84,209.08 nel corrispondente periodo 1891; donde un maggior prodotto nel 1° semestre del corrente anno di L. 2,498.77.

><

Ferrovia Arezzo-Sinalunga.
(Aumento del sussidio chilometrico governativo).

Sappiamo che il Ministero del Tesoro, in seguito a nuove osservazioni fattegli, ha consentito ad elevare a L. 3000 per chilometro il sussidio concesso per la costruzione della ferrovia Arezzo-Sinalunga, e che questo debba essere corrisposto per la durata di anni 70, a decorrere dal terzo anno dall'apertura della linea all'esercizio.

><

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.
(Convocazione Assemblea generale ordinaria azionisti 8 agosto).

Siamo informati che il Consiglio di Amministrazione della Società anonima concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza in sua seduta dell'8 corr. mese, ha deliberato che l'Assemblea generale ordinaria abbia luogo il giorno 8 del prossimo mese di agosto alle ore 2 pom. nella sede della Società in Torino, via Santa Teresa, 18.

L'ordine del giorno è il seguente: 1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci; 2. Discussione ed approvazione del bilancio e fissazione del dividendo; 3. Deliberazione sulla cessione chiesta alla Società di alcuni tratti di terreno lungo la linea ferroviaria; 4. Nomina di due Amministratori; 5. Nomina di tre Sindaci effettivi e di due supplenti, con fissazione della loro retribuzione.

><

Prossima conferenza
per il regolamento di navigazione sul lago di Garda.

Sappiamo che il Ministero delle Finanze sarà rappresentato alla prossima conferenza di Riva pel regolamento di navigazione sul lago di Garda, dai signori: cav. Carlo Melloni, Ispettore divisionale delle Guardie di Finanza, comandante la Divisione di Verona, e Corsi Aristide, Ispettore della Dogana di Milano.

Alla suddetta conferenza interverranno anche delegati

del Governo Austro-Ungarico e rappresentanti del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate e della Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali esercente il Servizio di navigazione sul lago predetto.

><

Soppressione dell'Agenzia ferroviaria Germanica a Milano.

Sappiamo che il Governo Germanico, in considerazione che le relazioni di traffico ferroviario fra l'Italia e la Germania sono regolarmente avviate, ha deciso di sopprimere l'Agenzia ferroviaria Germanica istituita a Milano fino dall'anno 1884.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di accordare anche alla *Ditta A. Romani di Udine* le medesime agevolezze di cui fruiscono altre Ditte per i trasporti di merci in genere dall'Austria-Ungheria all'Italia od altrove in rispedizione da Udine.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto per la *provvista degli scambi e delle intersezioni occorrenti allo armamento delle stazioni comprese nei tronchi: Casarsa-Spilimbergo della linea Casarsa-Gemona;* e *Roccaravindola-Monteroduni-Isernia della linea Caianello-Isernia*, dell'importo complessivo di L. 78,110, delle quali L. 75,590 a base d'asta, e le rimanenti a disposizione della Amministrazione per imprevisti. Il progetto considera la provvista di N. 60 scambi semplici, tangente 0.10, e di N. 7 intersezioni.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che si possa stipulare l'atto di continuazione dell'appalto dei lavori di costruzione del tronco Piadena-Asola (della *ferrovia Parma-Brescia-Isco*) con gli *Eredi del defunto appaltatore Brichieri Colombo.*

><

Il Consiglio di Stato ha opinato che meriti di essere approvato un disegno di maggiore spesa di L. 25,573.80 occorrente per la esecuzione del rilevato fra le progressive 8.900 e 9.800 del tronco Bosco-Redole-Bojano della *ferrovia Isernia-Campobasso.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di condotta d'acqua dall'imbocco Faenza della galleria dell'Appennino (Allocchi) all'origine del tronco Crespino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze;
2. Progetto di ampliamento parziale della stazione di Attigliano lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano-Orte-Chiusi;
3. Progetto di appalto dei ferri minuti di armamento pei tronchi Castrocucco-Sant'Eufemia della ferrovia Eboli-Reggio;
4. Progetto di travate metalliche per n. 39 opere d'arte speciali lungo i tronchi da Castrocucco a Sant'Eufemia della ferrovia Battipaglia-Reggio;
5. Progetto di un arginello in terra e cunetta di guardia fra i chilometri 312.570 e 312.842 della ferrovia Taranto-Reggio;
6. Progetto di opere di difesa della ferrovia Taranto-Reggio dalle corrosioni del fiume Bradano presso il chilometro 40.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Visita di ricognizione di nuovi tronchi.* — Avendo la Direzione Generale delle ferrovie della Rete Adriatica fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per la visita di ricognizione dei seguenti tronchi:

1. *Rapolla Lavello-Gioia del Colle* della *linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle;*
2. *Rocchetta Melfi-Rionero* della *linea Rocchetta Melfi-Potenza,*

fu stabilito che tale visita dovesse compiersi ieri, 15.

Riservandoci di riferirne nel prossimo numero, annunciamo intanto che a comporre la Commissione con incarico di procedere alla detta visita di ricognizione, in concorso dei Rappresentanti della Società esercente, furono dal Ministero dei Lavori Pubblici nominati i signori: cav. ingegnere E. Olmi, del R. Ispettorato tecnico delle costruzioni ferroviarie affidate alla Società delle Meridionali, e cav. Cardoni, R. Ispettore Capo Reggente il Circolo ferroviario di Foggia.

Annotiamo, infine, che in questo stesso numero pubblichiamo lo stato dei lavori delle nuove costruzioni della Rete Adriatica al 1° giugno u. s.

Funicolare di Monreale a Palermo.— *Prova.* — Nei primi giorni del corrente m se fu fatta una prova, che è riuscita soddisfacentissima, della funicolare di Monreale. Quanto prima sarà stabilito il giorno della inaugurazione.

Per precedenti notizie, vedi n. 13, pag. 104.

Ferrovia Lecco-Ballabio. — *Parere del Ministero del Tesoro.* — Ricordando che del parere del Consiglio di Stato, con richiamo a precedenti informazioni e notizie, abbiamo detto nel n. 27, pag. 424, aggiungiamo che anche il Ministero del Tesoro ha dato parere favorevole sulla domanda dell'ingegnere Alessandro Ferretti, per ottenere la concessione, senza alcun sussidio dello Stato, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Lecco a Ballabio.

Tramways e ferrovie economiche Roma, Milano, Bologna, ecc. — *Prodotti nel 1° semestre 1892.* — Riassumiamo, comparativamente allo stesso periodo del 1891, le seguenti cifre complessive dei prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1892.

Lunghezza esercitata: 70 chilometri.

Prodotti: nel 1° semestre 1892 L. 221,321.13; nel 1° semestre 1891 L. 243,660.17.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Le spese per le costruzioni ferroviarie nel 1893 secondo il Governo e la Commissione della Camera.* — Il Governo, tanto per le linee in corso di costruzione quanto per quelle da iniziare, aveva chiesto 140 milioni di franchi.

La Commissione ha ridotta questa somma a 130 milioni.

Complessivamente la lunghezza delle linee da costruirsi nel 1893 è di 630 chilometri; e, tenendo conto di quelle tuttora in corso e che saranno aperte all'esercizio nel corso del 1893, i lavori in tale anno si estenderanno a 2200 chilometri.

Ferrovie Ungheresi. — *Modificazioni alla tariffa a zone.* — Annunciasi che la tariffa a zone subirà fra breve delle grandi modificazioni in Ungheria. Il numero delle zone sarà portato da 14 a 18. Si eleverà il prezzo della 1ª classe e quello della gran velocità in generale.

L'elevazione generale delle tariffe delle merci era decisa da qualche tempo.

Per richiamo a precedenti notizie circa la tariffa a zone nell'Austria e nell'Ungheria, vedi n. 21, pag. 330. Circa l'aumento della tariffa per le merci sulle ferrovie dello Stato in Austria vedi n. 27, pag. 426.

Tramvie elettriche di Parigi. — *Approvazione del Consiglio municipale alla linea sotterranea dal Bosco di Boulogne al Bosco di Vincennes.* — Dopo lunga discussione il Consiglio municipale di Parigi, nella seduta del 4 corrente, ha approvata la concessione al signor Berlier per l'impianto della tramvia elettrica tubolare sotterranea dal Bosco di Boulogne al Bosco di Vincennes, della quale già dicemmo nel n. 25, pag. 395.

Furono approvati il tracciato, i capitolati circa la durata dei lavori e la natura loro, l'esercizio e la durata della convenzione (70 anni); fu soltanto modificata la tariffa, che fu stabilita in quella unica di 20 centesimi per persona.

Tramvie a trazione meccanica a Parigi. — *Approvazione del Consiglio Comunale alla linea tra la Piazza della Repubblica e Romainville.* — Nella stessa seduta del 4 corrente fu pure approvata la concessione della nuova linea a trazione meccanica da Piazza della Repubblica a Romainville.

Notizie Diverse

La navigazione in Italia nel 1891. — *Riassunto generale.* — A complemento delle complessive notizie pubblicate nel n. 27, pagina 426, aggiungiamo i seguenti dati statistici particolareggiati (1).

Il movimento della navigazione nei porti italiani durante l'anno 1891 riuscì alquanto superiore a quello degli anni precedenti per ciò che si attiene al numero delle navi ed al loro tonnellaggio di stazza, mentre fu inferiore al 1890 e anche al 1889 la quantità della merce sbarcata o imbarcata.

Il numero delle navi arrivate e partite nei porti italiani fu nello scorso anno di 250,968, stazzanti nell'insieme 46,899,678 tonnellate, con un carico di 13,657,475 tonnellate di merce sbarcata e imbarcata.

In confronto al movimento avvenuto nel precedente anno 1890, si scorge un aumento di 8,516 navi e di 2,138,501 tonnellate di stazza; ma le merci sbarcate e imbarcate diminuirono di 1,049,103 tonnellate.

Distinguendo gli arrivi dalle partenze, l'accennato movimento complessivo si suddivide, per il 1891, nelle cifre seguenti:

	Arrivi	Partenze
Numero delle navi	125,853	125,115
Tonnellate di stazza	23,484,050	23,415,628
Merce sbarc. o imbarc tonn. .	8,486,143	5,171,332

Circa tale movimento complessivo nel 1891, in rapporto alla sua ripartizione fra la navigazione internazionale e la navigazione di cabotaggio ed in rapporto alla distinzione dell'una e dell'altra in navigazione a vapore ed in navigazione a vela, diamo il seguente prospetto comparativo col movimento complessivo nel 1890:

		Anno 1891 Navigazione internazionale		Navigazione di cabotaggio	
		a vela	a vapore	a vela	a vapore
Navi	num.	18,622	12,268	165,027	55,051
Stazza	tonn.	1,640,816	12,428,027	5,435,822	27,392,913
Merce	»	1,295,465	6,287,073	3,506,086	2,568,851
Differenze in confronto all'anno 1890:					
Navi	num.	— 748	— 622	+ 5,740	+ 4,146
Stazza	tonn.	— 157,117	— 17,764	— 53,342	+ 2,366,694
Merce	»	— 214,030	— 436,610	+ 119,242	— 517,705

La diminuzione rimpetto al 1890 si è estesa alla vela ed al vapore per riguardo alla navigazione internazionale; la qual cosa dipende senza dubbio dalle minori importazioni occorse nel 1891, specialmente di cereali, i quali, com'è noto, prendono di solito la via del mare. Nella navigazione di cabotaggio si scorge invece un qualche aumento, in special modo per le navi a vela.

(1) Per richiamo, poi, a lunga serie di notizie concernenti il movimento nei principali porti italiani ed esteri, vedi n. 23 e 22 del corrente anno, pagine 362 e 343 rispettivamente sotto « Porto di Trieste ».

— *Nei porti di Genova, Savona e Venezia.* — Consideriamo anzitutto i tre porti maggiori del Regno d'Italia.

Quasi una terza parte di tutto il movimento commerciale marittimo del Regno fa capo al *porto di Genova*, ove gli arrivi e partenze di bastimenti furono nel 1891, per la navigazione internazionale e per quella di cabotaggio, in numero di 12,466 con 6,629,626 tonnellate di stazza e 3,823,411 tonnellate di merce sbarcata e imbarcata. Di fronte al movimento dell'anno precedente vi fu nel 1891 una diminuzione di 2035 operazioni, di 90,704 tonnellate di stazza e di 377,012 tonnellate di merce; e tale diminuzione riguarda, in quanto si riferisce al movimento delle merci, per un terzo la navigazione internazionale e per due terzi quella di cabotaggio.

Anche il movimento nel *porto di Savona* riuscì più scarso che nel 1890; gli arrivi e partenze furono nell'anno passato 1905, con 744,878 tonnellate di stazza e 559,886 tonnellate di merce; la diminuzione fu di 427 operazioni, di 190,518 tonnellate di stazza e di 152,546 tonnellate di merce e riguardò quasi per intero la navigazione internazionale.

Il traffico nel *porto di Venezia* presenta questo speciale carattere: che crebbero nel 1891, rimpetto all'anno precedente, le operazioni di commercio e il tonnellaggio delle navi arrivate e partite, mentre diminuì la quantità della merce imbarcata e sbarcata. Le operazioni furono 6112 con 2,015,723 tonnellate di stazza e 926,668 tonnellate di merce; in più del 1890 n. 122 operazioni e 71,779 tonnellate di stazza e in meno 210,468 tonnellate di merce, diminuzione questa che per oltre due terzi concerne la navigazione internazionale.

— *Nei porti di Brindisi, Cagliari, Catania, Livorno, Palermo, Ancona, Bari, Messina e Napoli.* — Per gli altri porti principali del Regno la navigazione per operazioni di commercio durante il 1891 fu in aumento nei *porti di Brindisi, Cagliari, Catania, Livorno* e *Palermo*, e fu invece in diminuzione in quelli di *Ancona, Bari, Messina* e *Napoli.*

Nel movimento dei *porti di Bari, Cagliari* e *Livorno* le differenze in più o in meno del 1890 furono di poco conto. L'aumento nel *porto di Brindisi* fu di 50,576 tonnellate di merce sbarcata o imbarcata, e si verificò unicamente nella navigazione di cabotaggio.

Nel *porto di Catania* fu di 46,695 tonnellate, anche questo, per quantità doppia anzi, nel cabotaggio; la navigazione internazionale essendo stata in diminuzione.

Infine l'aumento nel *porto di Palermo* fu di 73,211 tonnellate di merce, e per intero nella navigazione internazionale.

La diminuzione, per contro, fu di 67,254 tonnellate di merce sbarcata e imbarcata nel *porto di Ancona*, quasi interamente riguardante la navigazione internazionale; fu di 105,045 tonnellate nel *porto di Messina*, per quattro quinti a carico anche questa della navigazione internazionale; e finalmente fu di 106,912 tonnellate nel *porto di Napoli*, ove fu più che doppia (225 mila tonn.) la perdita del cabotaggio, essendo invece aumentata di 118 mila tonn. la navigazione internazionale.

— *La bandiera italiana.* — Considerando, da ultimo, la parte sostenuta dalla bandiera italiana nel movimento generale dei porti del Regno, in confronto alla bandiera estera, appare che sulle 13,657,475 tonnellate di merce sbarcata e imbarcata nel 1891, più della metà, cioè 6,985,538 tonnellate furono trasportate da navi con bandiera italiana. Questa proporzione varia notevolmente se si osserva separatamente la navigazione internazionale e quella di cabotaggio: nella prima la bandiera italiana rappresenta poco più di un quinto del totale, e nella seconda sale a più di sette ottavi.

Esposizione universale di Parigi nel 1900. — Nel Consiglio dei Ministri, tenutosi il 12 corrente, il Presidente della Repubblica Francese ha firmato il Decreto con cui si stabilisce che l'Esposizione universale si aprirà a Parigi il 5 maggio del 1900.

Ricordiamo — a mo' di cronaca — che anche a Berlino erasi, specialmente in questi ultimi tempi, trattato di una Esposizione mondiale da tenervisi nel 1900; ma è da notarsi che di questa la Stampa tedesca parlò sempre in termini vaghi, e che il Governo stesso non intervenne mai ufficialmente in proposito.

Riservandoci di riassumere in un prossimo numero i bilanci delle Esposizioni universali tenutesi dal 1851, rinviamo intanto i nostri lettori al n. 15, pag. 233, nel quale esponemmo riassuntivamente *quanto ha costato l'Esposizione universale di Parigi del 1889.*

Studi del bacino del Tevere. — Il Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, on. Lacava, ha disposto che siano intrapresi gli studi del fiume Tevere, e siano completati al più presto quelli della Nera e del Velino. Essendo già compiuti quelli dell'Aniene, si potrà in uno o due anni avere lo studio di tutto il grande bacino del Tevere e dei suoi principali affluenti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 77,602.50 * per impianto terzo binario ed ampliamento servizio merci *stazione Trinitapoli* della *linea Bologna-Otranto*;

Progetto * lavori deviazione *ferrovia Faenza-Firenze*, ecc.

L. 14,140, per provvedere all'impianto di una pesa a bilico e di un binario per il deposito e per il lavaggio dei carri serbatoi, nella fermata di Ofantino, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto;

L. 8255.98, per alcuni lavori urgenti da eseguirsi nella stazione di Castellammare Adriatico, prima della prossima campagna vinicola (linea Bologna-Otranto);

Impianto di una piattaforma girevole del diametro di m. 5.50, in stazione di San Severo, nella linea Bologna-Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 65,800 * per progetto riformato dei lavori di ampliamento della *stazione di Avellino*;

Fabbisogno del materiale metallico di armamento per tronchi della linea Genova-Ovada-Asti;

L. 221,444.72 di cui L. 21,444.72 per la fornitura di materiale metallico di armamento, pei lavori più urgenti di ampliamento e di sistemazione della stazione di Segni, in relazione all'innesto nella medesima della linea diretta Roma-Segni;

L. 80,000, pei lavori di sistemazione della frana a monte della stazione di Spezia e di ricostruzione di una tratta di muro di sostegno al piede (linea Genova-Pisa);

L. 57,666.84, di cui L. 25,966 84 per provvista di materiale metallico di armamento, pei lavori e forniture dipendenti dall'innesto nella stazione di Salerno della linea per San Severino;

L. 16,000, per la costruzione di una gettata di massi a difesa della spalla destra del ponte sul Tanaro, presso Farigliano, lungo la linea Savona-Bra.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — 2 agosto, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto fornitura e posa in opera meccanismi fissi per armamento stazioni tronco Val d'Inferno Ormea della ferrovia Ceva-Ormea. Importo L. 20,175 Cauzione provvisoria L. 1500. Definitiva L. 2500. Posa ultimata entro 120 giorni.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco-Reggio. — Prossimamente. — Appalto ad unico incanto per la fornitura di ferri minuti per armamento dei tronchi Castrocucco-Sant'Eufemia. Importo complessivo L. 622,000: 4 lotti.

Ferrovie Casarsa-Gemona e Caianello-Isernia. — Prossimamente. — Appalto ad unico incanto di 60 scambi semplici e 7 intersezioni per armamento di stazioni. Importo L. 75,590.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Mortara (18 luglio, ore 10 ant., def). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato del Ricovero di Mendicità di fondazione Cortellona. Importo ridotto. L. 40,405.58 (V. n. 25).

Prefettura di Verona (19 luglio, ore 2 pom., unico e def.). — Appalto del lavoro di urgentissima rimonta di un tratto di scogliera con sasso calcare, all'opera avanzata di Volta Laba, da m. 102 inferiormente al C. S. 45 a m. 72 superiormente al C. S. 49 a sinistra d'Adige, in Comune di Belfiore. Importo L. 40,411. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Cosenza (19 luglio, ore 10 ant., ultimo e def). — Appalto di opere e provviste per la deviazione della strada nazionale, per la costruzione della parte generale pel ponte sul fiume Coscile, compreso il sovralzamento dell'antico argine stradale funzionante da diga, mercè il quale convenientemente difeso alle testate, e rivestito alle scarpate, come pure difeso, e rivestito verrà anche il nuovo rilevato stradale, del tronco della strada nazionale n. 57 da Ponte Lao, alla stazione di Spezzano-Castrovillari. Importo L. 89,330.46. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (23 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di scavo per l'ampliamento del Fiumicello dalla sponda sinistra del canale di Roncaiette al Sifone, sotto il fiume Brenta, costruzione di chiaviche, ponti, tombino, briglia, toppate di volparoni risarcimenti di sponde, paratoie metalliche, di legname, ecc., ecc. (Bonifica di VI Presa). Importo ridotto L. 141,801.11 (V. n. 25).

Municipio di Bologna (26 luglio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione e collocazione in opera di serramenti in legno ed in ferro e vetri per l'Istituto Ortopedico Rizzoli in San Michele in Bosco. Importo L. 33,828.32. Cauzione L. 3000. Fatali a destinarsi.

Municipio di La Loggia — Torino — (1° agosto, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso asilo infantile, Imp. L. 50,000. Fatali 16 agosto, ore 5 pom.

Deputazione provinciale di Caltanissetta (10 agosto, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione della caserma dei RR. Carabinieri in Caltanissetta. Importo L. 95,000. Cauz. provv. L. 4780. Cauz. def. L. 9500. Fatali a giorni 5.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (22 luglio, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **lime** e **raspe.** Importo L. 28,000 (V. n. 25).

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (1° agosto, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **chiodi, chiodetti** e **pernotti** di ferro. Importo L. 39,600. Cauzione L. 900.

Direzione degli Armamenti — Napoli — (2 agosto, ore 2 pom., 1ª asta). — Fornitura di **canapa** greggia divisa in due lotti: 1° lotto, importo L. 178.500; 2° lotto, importo L. 178.500. Cauzione per lotto L. 17,850. Fatali 27 agosto, ore 12 merid.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società carbonifera industriale italiana, Genova, trasformazione di carbon fossile da polverino in mattonelle, L. 5421;

Michele Ansaldi, Torino, 2 bilancieri a frizione per fucinare bolloni, L. 6800;

Michele Ansaldi, Torino, 2 macchine per filettare viti e chiavarde, L. 3000;

Fratelli Sasso, Sampierdarena, piombo in lastre ed in tubi, L. 48,105.19;

Panhard e Lavasseur, Paris, lame per seghe meccaniche, L. 7500;

A. e J. Stewart e Clydesdale, Glasgow, tubi di acciaio, L. 3600;

Fonderia Fratte, Salerno, 2 apparati motori completi per barche a vapore, L. 10,780;

Gaetano Barbieri e Comp., Castelmaggiore, 6 torni paralleli, L. 3360;

Vincenzo D'Auria, Napoli, lastrine e polveri per saldare metalli, L. 4519.68.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

25 luglio. — **Società generale delle Ferrovie complementari.** — Assemblea generale, in 2ª convocazione, per le ore 3 pom. nella sede sociale in Roma.

8 agosto. — **Ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino (V. *Informazioni*).

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

1° agosto. — **Società delle miniere di Lanusei.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Genova, sede sociale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi in liquidazione. — Nell'estrazione delle obbligazioni sociali risultarono estratti i seguenti numeri:

273	456	849	966	1191	1329	1841	2007	2056
2151	2424	2820	3011	3197	3661	3715	3966	4192
4209	4289	4465	4519	4876	4924	4949	5009	5023
5123	5347	5406	5506	5572	5845	5923	6064	6129
6176	6262	6574	6699	6999	7089	7249	7515	7525
7579	7717	7738	7796.					

Le obbligazioni portanti detti numeri cesseranno di fruttare col vaglia scadente il 1° ottobre prossimo e saranno rimborsabili da tale epoca presso la Banca di Torino in ragione di L. 500 caduna, contro la rimessione del titolo con annessi tutti i vaglia successivi.

Tramways interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — Pagamento della cedola N. 11 in fr. 3 dal 15 luglio.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 9	Luglio 16
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 635	645
» » Mediterranee	» 505	516
» » Sicule.	» 590	600
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 300	325
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 539.50	541.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 281	281
» » Novara-Seregno . . .	» 67	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 298.50	300.50
» » Centrale Toscana. . .	» 483.50	485
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 432	432.50
» » Meridionali.	» 304	304.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 303.50	303.50
» » » serie *B*. . . .	» 300	301
» » » 1879	» 299	298.50
» » Pontebba	» 448	449
» » Nord-Milano	» 255	260
» » Meridionali Austriache.	» 316.50	316.50
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102.75	103.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Luglio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,213,038 82	1,170,837 49	+ 42,201 33	45,172 56	77,789 46	— 32,616 90
Bagagli e cani. . . .	58,434 40	54,518 79	+ 3,915 61	1,715 71	3 283 15	— 1,567 44
Merci a G.V. e P.V. acc.	293,711 70	288,789 55	+ 4,922 15	8,192 99	17,066 78	— 8,873 79
Merci a P. V. . . .	1,508,881 85	1,313,340 19	+ 195,541 66	57,674 00	110,643 54	— 52,969 54
TOTALE .	3,074,066 77	2,827,486 02	+ 246,580 75	112,755 26	208,782 93	— 96,027 67
Prodotto per chilom. .	733 49	680 83	52 66	124 32	315 86	191 54

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 0 3*Giugno* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4.259.20	9.773.25	1.101.55	1.408.60	2.751.35	4.029 25	5.365.20	4.548.00	1.694.75	5.403.10	3.040.90	8.822.45
Bagagli e Cani.	72.75	357.65	24.65	8.25	52 85	3.80	46.70	61.10	85.10	32.25	19.00	7.50
Merci a G. V. e P. V. Accel.	645·35	2.327.00	134.35	97.30	241.10	539.45	150.50	660.00	317.60	718.85	521.60	50.50
Merci P. V..	4.724.75	7.255.15	767.75	2.148.25	1.335.60	22.40	2.951.30	1.876.00	1.061.90	2.202.00	1.142.55	206.70
TOTALI	9.702.05	19.713.05	2.028.30	3.662.40	4.380.90	4.594.90	8.513.70	7.146.00	3.159.35	8.356.02	4.724.05	1.086.65

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 18ª Decade — dal 21 al 30 Giugno 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	950.615 14	43.543 55	399.922 88	1.241.305 19	21.332 45	2.656.719 21	4.226 00
1891	1.019.400 29	46.541 58	453.431 40	1.109.987 99	20.973 50	2.650.334 76	4.204 00
Differenze nel 1892	— 68.785 15	— 2.998 03	— 52.508 52	+ 131.317 20	+ 358 95	+ 6.384 45	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	15.993.046 07	805.542 31	5.086.627 08	22.439.019 94	228.228 01	44.552.463 41	4.226 00
1891	16.769.933 15	797.306 10	5.186.681 96	22.337.601 87	228.440 76	45.931.963 84	4.204 00
Differenze nel 1892	— 776.887 08	+ 8.236 21	— 100.054 88	+ 101.418 07	— 212 75	— 767.500 43	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	57.718 86	1.398 45	21.620 26	82.716 90	2.272 10	166.126 57	996 00
1891	61.160 44	1.445 89	23.059 64	84.816 32	3.031 05	173.513 34	995 00
Differenze nel 1892	— 3.441 58	— 47 44	— 1.439 38	— 2.099 42	— 358 95	— 7.386 77	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	917.307 59	21.201 69	296.048 61	1.520.156 50	23.309 27	2.778.023 66	996 00
1891	963.432 81	21.911 04	302.692 07	1.564.374 01	24.414 89	2.876.824 82	995 00
Differenze nel 1892	— 46.125 22	— 709 35	— 6.643 46	— 44.217 51	— 1.105 62	— 98.801 16	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	540 56	543 15	+ 2 59
riassuntivo	9.063 67	9.270 40	— 206 73

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe (***)	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl. (**)	1. 2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p. *Pranzo*	7 — pomer. *Pranzo*		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Brindisi Par.	—	(B) 2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a. *Déjeun.* 1. 2. cl.		7 25 p. *Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 28 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars:
- da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.
- da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 23 Luglio 1892. NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**

» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° giugno 1892 (1).

LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La linea è divisa nei seguenti tronchi: 1° Scordia-Militello; 2° Militello-Vizzini; 3° Vizzini-Grammichele; 4° Grammichele-Caltagirone.

La forza media giornaliera impiegata durante il mese di maggio p. p. fu di n. 1300 operai coi relativi mezzi di trasporto.

I *movimenti di materie* per la formazione del corpo stradale, le *opere d'arte*, i *fabbricati* e le *gallerie* sono completi. Si è ultimata durante il mese di maggio la posa dei *serramenti* nei fabbricati del terzo tronco ed incominciata quella del quarto tronco. Nel primo tronco si stanno compiendo gli ultimi lavori di finimento.

Le *stazioni* sono complete fino a Grammichele; non resta da eseguire che una parte dei pavimenti in quella di Caltagirone, ove trovansi altresì in corso di collocamento i serramenti.

I *lavori di consolidamento*, tranne piccoli finimenti, sono ultimati, ed è ultimata anche la *sistemazione di strade e corsi d'acqua*. Le *chiusure* sono complete fino a Vizzini e per circa 6 chilometri di linea fra Vizzini e Grammichele; e si procede al loro completamento sul rimanente della linea.

L'*armamento* è completo con il ferro livellato per i primi tre tronchi e per m. 4500 dell'ultimo tronco. Tutti i *meccanismi fissi* sono in opera, meno i segnali a disco, che trovansi sul sito d'impiego. Lungo la linea trovansi in provvista all'incirca mc. 11,000 di ghiaia, che va trasportandosi con treni materiali lungo il quarto tronco per il completamento della massicciata.

BINARIO DI DIRAMAZIONE AL PORTO DI SIRACUSA.

In media per ogni giorno del mese di maggio hanno lavorato n. 92 operai, con 19 carri ed una barca.

Binario di diramazione. — Al totale completamento del binario non mancano che pochi lavori di finimento, e cioè alcuni tratti di cunetta nel corpo stradale; la sistemazione delle deviazioni a monte ed a valle degli acquedotti e la chiusura definitiva dei passaggi a livello. Nel mese di maggio venne costruita la garetta al km. 0.930 e si è cominciata la pavimentazione degli altri fabbricati.

Banchina. — Si eseguì il basolato mancante, collocando a posto le residue colonne di ormeggio. Si ultimò il riempimento per la completa formazione del piazzale della stazione marittima, proseguendone l'inghiaiamento. Si ultimò la posa delle piattaforme girevoli; ed ora non resta che la posa dei binari della stazione suddetta, pei quali mancano tuttora le necessarie rotaie.

LINEA NOTO-LICATA.

Di questa linea sono già aperti all'esercizio i due tratti Noto-Modica e Terranova-Licata; per cui le notizie che seguono si riferiscono alla *tratta Modica-Terranova* (1).

La forza impiegata in maggio p. p. fu la seguente: Operai n. 29,840 in totale, con una media giornaliera di n. 1097; carri n. 1270 in totale, con una media giornaliera di n. 48; bestie da soma n. 1100 in totale, con una media giornaliera di n. 46.

Ultimata fino dal mese precedente la *formazione del corpo stradale* per tutta la tratta da Modica a Terranova, si lavorò nel mese di maggio alla sistemazione e regolarizzazione delle scarpate e delle cunette di piattaforma.

Le *opere d'arte* non richiedono che piccoli lavori di finimento. Le *travate metalliche* sono in opera tanto sui manufatti minori che sui ponti speciali, e non mancano, talune, che della coloritura. I fabbricati delle *stazioni* e delle *case di guardia* sono compiuti, fatta eccezione per pochi, di alcuni lavori di finimento.

Nei *passaggi a livello*, già ultimati, manca tuttavia l'inghiaiamento e la sistemazione. Proseguono i *lavori di chiusura* della linea, la quale trovasi eseguita per 75|100 del totale. Le *gallerie* sono quasi finite.

Per l'*armamento* della linea sono arrivati a Licata ferri minuti d'armamento in quantità considerevole, nonchè le traversine occorrenti per l'armamento. Il pietrisco pel primo strato di massicciata è già ammanito sulla piattaforma stradale di quasi tutta la tratta Modica-Terranova. Se ne hanno inoltre forti depositi lungo la linea pel completamento della massicciata.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° maggio 1892* nel n. 24.

(1) Per la prossima apertura dei *tronchi Terranova-Comiso* e *Comiso-Modica* vedi « Informazioni » di questo numero, pag. 469.

TRAFFICO DA E PER L'ITALIA
ATTRAVERSO IL GOTTARDO
nell'anno 1891 in confronto coll'anno 1890

Per richiamo a precedenti consimili prospetti annuali, rinviamo i nostri lettori al n. 30 del 1891.

Ciò premesso, pubblichiamo — riassumendolo, come di consueto per li precedenti, dal 20° Rapporto di gestione della Ferrovia del Gottardo per l'anno 1891, in corso di pubblicazione nel *Monitore* — il *Prospetto comparato del traffico* DA *e* PER *l'Italia attraverso il Gottardo negli anni 1891 e 1890.*

A) Dall'Italia verso:

		1891	1890
Svizzera (1)	tonnellate	161,838	148,631
Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra (2)	»	69,233	63,571
	Totale tonnellate	231,071	212,202

B) Verso l'Italia da:

Svizzera	tonnellate	45,252	45,983
Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra (2)	»	179,952	178,342
	Totale tonnellate	225,204	224,325

C) Riassunto da e verso l'Italia:

a) Dall'Italia	tonnellate	231,071	212,202
b) Verso l'Italia	»	225,204	224,325
	Traffico complessivo tonnellate	456,275	436,527

Estendendo, infine, il confronto del traffico complessivo da e per l'Italia attraverso il Gottardo, al sessennio 1886-1891, si ha il seguente prospetto:

		1886	1887	1888	1889	1890	1891
Da:	tonn.	111,443	132,818	165,990	177,579	212,202	231,071
Per:	»	263,067	313,723	255,669	281,173	224,325	225,204
Totale	»	374,510	446,541	421,659	458,752	436,527	456,275

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* **Monitore** — *Cont., vedi N. 26, 28 e 29*).

IV. — Esercizio.

A) Tariffe.

Servizio dei viaggiatori e dei bagagli. — Le indagini statistiche accennate nel nostro ultimo Rapporto (3) sono ora terminate, ed attualmente studiasi la questione di sapere se e in quale misura debbasi procedere ad un *rimaneggiamento delle tariffe viaggiatori.* Su tale proposito crediamo opportuno ricordare come, stante lo sviluppo notabile e continuo delle spese d'esercizio, conviene esaminare questa questione con tutta la esattezza e con tutta la prudenza possibili.

L'inaugurazione in agosto della ferrovia del Sud-Est Svizzero rende necessaria l'elaborazione di tutta una serie di tariffe; una parte soltanto di questi lavori potè compiersi nel 1891, la rimanente sarà eseguita l'anno prossimo.

Oltre diversi supplementi già in attuazione, furono messe in vigore le seguenti tariffe:

1. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori, dei bagagli e dei colli diretti tra le ferrovie del Gottardo e del Seethal-Svizzero;
2. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni delle ferrovie svizzere e parecchie stazioni dell'Unione delle Ferrovie della Germania Centrale;
3. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra Basilea, stazione delle ferrovie dello Stato badese, da una parte e alcune stazioni delle ferrovie svizzere;
4. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni delle ferrovie svizzere da una parte ed alcune stazioni della ferrovia del Monte Generoso;
5. Tariffa per il traffico internazionale dei viaggi circolari tra l'Italia, da una parte, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, il Belgio, l'Olanda e la Svizzera dall'altra;
6. Tariffa per il servizio austro-svizzero dei viaggiatori e dei bagagli;
7. Tariffa-avviso dei biglietti domenicali e festivi e dei biglietti circolari del Gottardo;
8. Tariffa dei biglietti circolari combinati dalle ferrovie svizzere;
9. Tabella dei biglietti circolari combinati dall'Unione delle Amministrazione tedesche delle ferrovie;
10. Tariffa per il trasporto a mezza tassa dei viaggiatori abbonati;
11. Tariffa diretta per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in servizio renano-svizzero;
12. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni della ferrovia del Brunig da una parte ed alcune stazioni delle ferrovie svizzere;
13. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori tra il Sud-Est Svizzero ed il Gottardo;
14. Tariffa dei biglietti domenicali e festivi in servizio tra il Sud-Est Svizzero ed il Gottardo;
15. Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra il Sud-Est Svizzero da una parte, il Nord-Est Svizzero e la ferrovia del Boetzberg dall'altra;
16. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni del Gottardo ed alcune stazioni del Lago Maggiore;
17. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra il Sud-Est Svizzero da una parte, la Centrale Svizzera e la ferrovia Wohlen-Bremgarten dall'altra parte;
18. Tariffa per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei colli diretti tra il Sud-Est Svizzero e il Seethal Svizzero;
19. Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni delle ferrovie svizzere e parecchie stazioni delle ferrovie dello Stato prussiano e dello Stato sassone.

Nel servizio dei viaggiatori e dei bagagli ci sono pervenuti 315 reclami, di cui 69 non furono accettati. D'altra parte abbiamo dovuto fare 225 rimborsi per la somma complessiva di fr. 3,345.43. All'anno successivo furono rinviati 21 reclami in corso alla fine del 1891.

Servizio delle merci. — Anche per questo servizio l'apertura della linea del Sud-Est Svizzero ha dato luogo a numerosi lavori. Dobbiamo all'uopo accennare a due punti degni di nota per la loro importanza, tanto dal lato del principio quanto dal lato materiale.

Il primo di questi punti riguarda la *compilazione delle tasse per il traffico tra le stazioni del Sud-Est Svizzero ed altre località poste al di là, da una parte, e l'Italia dall'altra.* Il Sud-Est domandò che il Gottardo accordasse per il percorso Art-Goldau-Chiasso (transito)-Pino (transito) le *unità chilometriche* applicate al traffico italo-svizzero per Rothkreuz. Noi rispondemmo al Sud-Est Svizzero che, secondo una anteriore interpretazione del Consiglio Federale, l'obbligo per noi di accordare le tasse di transito nel senso

(1) Compresi i cereali rispediti da Brunnen.
(2) Comprese le merci rispedite in partenza da Chiasso (transito), Pino (transito) e Locarno (transito).
(3) Vedi nel *Monitore*, n. 37 del 1891, pag. 590. (*N. d. R.*).

della Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869 non esiste che riguardo al traffico che, come il traffico italo-germanico, transita per la linea del Gottardo oltrepassando gli estremi punti. Ora, per il servizio italo-germanico è Immensee e non Arth-Goldau che costituisce il punto estremo; e perciò non si può reclamare l'applicazione dei prezzi di transito per Arth-Goldau. D'altra parte dichiarammo che consentivamo a concedere anche per Arth-Goldau (transito) le *tasse complessive risultanti per Immensee (transito)*. Nel Rapporto che ci domandò il Dipartimento delle Ferrovie, in seguito ad un reclamo presentatogli dal Sud-Est Svizzero, abbiamo del pari sostenuto e dimostrato, in una maniera assai elaborata, il punto di vista sul quale ci eravamo posti relativamente al Sud-Est Svizzero. Il Consiglio Federale, tuttavia, ha approvato la domanda del Sud-Est Svizzero ed ha invitato il Gottardo ad accordare al traffico del Sud-Est Svizzero ed al di là, entrando od uscendo da Arth-Goldau, in destinazione o provenienza dall'Italia, le unità chilometriche applicate al traffico italo-svizzero in arrivo od in partenza, via Immensee. In una susseguente lettera abbiamo nullameno esposto lungamente al Dipartimento federale che, dal punto di vista legale, noi non eravamo affatto obbligati ad accordare le unità chilometriche chieste dal Nord-Est Svizzero, e che non potevamo tanto meno eseguire questa deliberazione federale, inquantochè le conseguenze a noi derivantine da questa deliberazione, per il fatto della costruzione di nuove linee distaccantisi lateralmente alla nostra rete, avevano una portata incalcolabile. E nella medesima lettera pregammo il Dipartimento di fare in modo che il Consiglio Federale prendesse in nuovo esame la questione; ed aggiungemmo che nel caso, secondo noi improbabile, in cui il Consiglio Federale tenesse ferma la sua deliberazione, così esiziale ai nostri interessi, saremmo stati obbligati ad opporvisi con tutti i mezzi legali di cui potevamo disporre.

A questa lettera non ci si diede finora alcuna risposta. Nell'intervallo le tariffe coll'Italia furono, su proposta del Sud-Est Svizzero, stabilite di tal modo che provvisoriamente si applica per Arth-Goldau (transito)-Chiasso (transito) e Pino (transito) gli stessi prezzi offerti dal Gottardo per Immensee (transito)-Chiasso (transito) e Pino (transito).

Il secondo punto di vista che dobbiamo ricordare è relativo all'*incamminamento del traffico con le stazioni del Sud-Est Svizzero e del traffico in transito per questa linea.* Questa questione ha dato luogo a frequenti conferenze ed a una lunga corrispondenza tra le Amministrazioni interessate; ma sino ad ora non fu possibile arrivare ad un risultato definitivo. Ritorneremo su tale argomento nel nostro prossimo Rapporto di gestione.

Durante l'esercizio furono introdotte le seguenti tariffe, supplementi e regolamenti:

a) In servizio *interno* e *diretto svizzero*.

1. Appendice al regolamento e alla tariffa per la riscossione delle spese accessorie, colle norme relative;
2. Appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto dei cereali in partenza da S. Margrethen e Buchs;
3. I e II supplemento all'appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto dei cereali in partenza da Chiasso (transito) e da Pino (transito);
4. I supplemento alla tariffa delle merci tra Basilea, stazione della Centrale Svizzera, da una parte, la Svizzera Centrale ed Occidentale ed il Gottardo dall'altra;
5. Appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto di cereali in partenza da Basilea (Centrale Svizzera) con I supplemento;
6. Appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto di cereali in partenza da Romanshorn con I supplemento;
7. Appendice alla tariffa n. 6 per il trasporto di cereali in partenza da Rorschach;
8. I supplemento alla tariffa delle merci per il servizio diretto tra le stazioni della Centrale Svizzera, del Sud dell'Argovia e Bremgarten, del Seethal Svizzero e della linea Langenthal-Huttwill da una parte, e le stazioni del Gottardo dall'altra;
9. II supplemento alla tariffa per il trasporto diretto delle merci tra le stazioni del Gottardo, da una parte, e quelle dell'Unione Svizzera, della linea del Toessthal, del Sud-Est Svizzero e del Nord-Est Svizzero dall'altra;
10. Nuova edizione del regolamento per i trasporti sulle ferrovie svizzere;
11. Tariffa eccezionale per il trasporto delle pietre in servizio diretto reciproco tra le ferrovie della Centrale Svizzera, del Sud dell'Argovia, del Sud-Est Svizzero, del Langenthal-Huttwill, dell'Emmenthal, del Giura-Sempione, del Bulle-Romont, della Regionale del Val-de-Travers, del Boedeli e del Giura-Neuchâtelois, da una parte, e la ferrovia del Gottardo dall'altra;
12. Tariffa per il servizio diretto delle merci tra le stazioni della ferrovia dell'Emmenthal e quelle del Gottardo;
14. Tariffa per il servizio diretto delle merci tra le stazioni della ferrovia del Boedeli e quelle del Gottardo;
15. Tariffa per il trasporto diretto delle merci tra le stazioni delle ferrovie del Giura-Sempione, del Bulle-Romont e della Regionale del Val-du-Travers, da una parte, e quelle del Gottardo dall'altra;
16. Tariffa eccezionale per il trasporto della birra in fusti;
17. III supplemento alla tariffa per il trasporto delle merci in servizio interno del Gottardo;
18. Appendice alla tariffa eccezionale n. 6 per il trasporto dei cereali in partenza da Bouveret (transito), Vallorbes (transito), Ginevra (loco e transito), ecc.;
19. Tariffa per il servizio diretto delle merci tra le stazioni del Sud-Est Svizzero e quelle del Nord-Est Svizzero, compresavi la linea del Boetzberg.

b) In servizio *italo-svizzero*.

1. III supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari in vagoni completi in partenza dall'Italia;
2. III supplemento alle parti I e II della tariffa generale delle merci.

c) In servizio *italo-germanico*.

1. Tariffa eccezionale per il trasporto dei carboni, con I supplemento;
2. III e IV supplemento alla seconda parte della tariffa generale delle merci;
3. Norme d'incamminamento per la tariffa generale;
4. II supplemento alla prima parte della tariffa generale;
5. III supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a vagone completo in partenza dall'Italia;
6. Norme d'incamminamento relative alla tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a vagone completo in partenza dall'Italia, oltre il I supplemento.

d) In servizio *italo-belga* e *italo-inglese*.

1. Tariffa per il servizio diretto delle merci tra il Belgio e l'Italia, oltre il I supplemento;
2. III supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia;
3. Norme di incamminamento concernenti la tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia, oltre il I supplemento;
4. Tariffa eccezionale per il trasporto dei carboni dal Belgio verso l'Italia.

e) In servizio *italo-neerlandese*.

1. III supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia;
2. Norme d'incamminamento circa la tariffa eccezionale per il trasporto di derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia, oltre il I supplemento;
3. III supplemento alle tariffe eccezionali per il trasporto di certe merci a vagone completo.

Durante l'ultimo esercizio ci pervennero 2255 *domande*

di stassamento, le quali, aggiunte alle 236 rimaste in sospeso al 1° gennaio 1891, formano un totale di 2491; delle quali 2223 furono liquidate e 268 riportate all'anno 1892.

B) Orari e circolazione dei treni.

a) *Servizio d'estate.*

In modo generale il servizio d'estate fu stabilito sulle stesse basi di quello del periodo invernale 1890-91. Durante quest'ultimo i treni merci furono soppressi nei giorni di domenica dal 1° gennaio 1891; e ciò in seguito all'entrata in vigore della legge federale sulla durata del lavoro nell'esercizio delle ferrovie.

Qui il Rapporto s'addentra in particolareggiate notizie sul servizio e sull'orario dei treni durante la stagione estiva.

b) *Servizio d'inverno.*

Per il servizio invernale fu conservato l'orario estivo con alcune modificazioni.

Queste sono indicate nel Rapporto con alcune altre minute notizie che ommettiamo.

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Vol. IV del **Codice Ferroviario** dell'avv. Gasca Cesare Luigi di Torino. — *Editore Hoepli;* Milano, 1892.

Con tale poderoso volume di ben 938 pagine, il chiaro Autore diede compimento ben degno alla sua opera, come già avevamo preannunciato nel N. 24, 1891, di questo periodico.

Contiene esso una raccolta completa di leggi, regolamenti e regi decreti relativi alla costruzione e l'esercizio delle Strade ferrate ed i contratti, capitolati ed allegati relativi per l'esercizio delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, le tariffe generali e speciali e le condizioni pei trasporti, le tariffe e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali, il regolamento e le tariffe pei trasporti militari, le disposizioni del codice penale per l'esercizio delle ferrovie, le norme sul personale, gli Statuti e Regolamenti per le casse pensioni e di mutuo soccorso ferroviarie, ecc.

Niuno è che non veda, più che la utilità, la necessità di una simile raccolta costituente, accanto al codice scientifico, quello legislativo nella materia di cui si tratta, vastissima nella sua specialità; attalchè, mediante l'opera completa del Gasca, lo studioso trova una guida razionale, generale, pronta e positiva nel mare magno del diritto ferroviario.

Nulla infatti è omesso nel volume di quanto ha una attinenza diretta o indiretta colle ferrovie; ora riportandosi leggi o provvedimenti integrali; ora estratti o riassunti come occorrono. Nè l'egregio autore si è limitato a ciò, ma volle aggiungervi la trattazione — illustrata dalla giurisprudenza — *dei rapporti giuridici fra le Società esercenti le ferrovie ed i loro impiegati*, ed un indice alfabetico delle voci alle quali sono applicabili le tariffe speciali comuni a grande velocità, a piccola velocità, ed a piccola velocità accelerata, che presenta il grande e pratico vantaggio di riassumere tutta la mole delle tariffe, poichè basta portarsi in tale indice alla voce di cui importa conoscere la tariffa applicabile per subito trovarla colle relative gradazioni di prezzi e condizioni di trasporto; mentre poi la trattazione dell'altro argomento anzi accennato molto opportunamente si associa alla esposizione delle vigenti *norme sul personale* ed è un tema, si può dire, di attualità nei tempi attuali in cui pochissimi dimostrano di capire il dettato della romana sapienza: *legum servi sumus ut liberi esse possimus*, e taluni estranei, con fini ben diversi dagli apparenti, vanno a larga mano spargendo il mal seme anche nella falange ferroviaria, sfruttando la credulità delle masse, gl'interessi degli uni e le aspirazioni degli altri: insinuando insomma lo spirito illiberale e settario laddove la obbedienza è necessità e la disciplina un onore.

Su quest'argomento così delicato e vitale è ben desiderabile facciano la luce gli amici veri del personale ferroviario insegnandogli la inscindibilità fra diritti e doveri.

E pertanto ci auguriamo che all'opera magistrale del Gasca possano fare seguito trattazioni speciali, e preferibilmente sul tema del personale; in modo però che l'autore possa coscienziosamente premettere l'epigrafe: *'i parlo per ver' dire.*

Avv. G. Gola.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 luglio 1892 (N. 165). — **Legge 3 luglio 1892**, numero **331**, colla quale è convertito in legge il R. Decreto del 29 dicembre 1891, n. 690, col quale è data esecuzione all'accordo commerciale provvisorio concluso fra l'Italia e la Bulgaria il 10-22 ottobre 1891. — Segue il testo dell'Accordo commerciale provvisorio colla Bulgaria in data Sofia 10|22 ottobre 1891.

— **Regio Decreto 9 giugno 1892**, col quale la strada da Caltagirone al confine della provincia di Caltanissetta verso Niscemi è inscritta nell'elenco delle strade provinciali di Catania.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
del *MONITORE*

Il Ministro dei Lavori Pubblici a Torino.

Il 18 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Genala, nel suo passaggio per Torino, si recò a visitare le *Officine ferroviarie della Mediterranea.*

Il Ministro — accompagnato dal cav. Crosa, Regio Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Torino, dal commendatore Rossi, Capo-Divisione al Ministero, dal commendatore Frescot, Direttore del Servizio del Materiale della Mediterranea, e dall'ing. Bertoldo, Capo-Divisione Capo delle Officine — visitò i singoli Riparti, informandosi minutamente sull'andamento delle Officine stesse ed esprimendo la sua soddisfazione per l'impianto ed ordinamento di esse.

La sera il Ministro accompagnò il Presidente del Consiglio, on. Giolitti, al ricevimento fattogli dall'*Associazione Generale degli Operai*, ed in breve discorso elogiò l'Associazione stessa che, costituitasi in tempo quasi antico, serbò intatti i suoi principii e scopi inspirandosi al mutuo affetto ed al mutuo soccorso non già alle passioni che dividono e suscitano odii fra classe e classe.

Le parole del Ministro — frequentemente interrotte da generali e vivissimi applausi — furono in fine salutate da calorose acclamazioni in quell'Assemblea, composta tutta di operai. La quale così rispondeva alla visita ed al saluto del Ministro dei Lavori Pubblici, a quel modo che poco prima con applausi, acclamazioni ed esplicite dichiarazioni di oratori aveva dimostrata e dichiarata la sua piena fiducia nei principî di vera e schietta democrazia formanti la parte sostanziale del programma del Governo enunciato dal Presidente del Consiglio.

><

Coordinamento del servizio cumulativo Italo-Germanico alla Convenzione di Berna pel trasporto internazionale delle merci.

Coerentemente a quanto ebbimo ad annunciare nel N. 26, pag. 403, si tennero le *Conferenze a Rappoltsweiler* fra i Delegati delle Ferrovie Italiane del Mediterraneo ed Adriatica, del Gottardo e dell'Alsazia-Lorena per l'esame di un nuovo Regolamento del servizio cumulativo in relazione alla Convenzione di Berna.

Tale progetto, come venne ora modificato e disposto, corrispondendo anche ormai alle vedute dei Governi Germanico ed Austriaco, può ritenersi, in massima, pienamente consentaneo alla nuova Legge internazionale e vi è a sperare che non tarderà a ricevere una sanzione definitiva di tutti gli enti e Governi interessati; poichè, per quanto ci consta, già sarebbe stabilito che la preaccennata Conven-

zione internazionale di Berna debba essere posta in attività su tutta la vastissima Rete della nuova Unione col prossimo anno 1893: data questa che segnerebbe un'epoca memoranda nel campo del diritto ferroviario dopo una laboriosa marcia di ben quattordici anni.

><

Ferrovia Noto-Licata.

(*Anticipazione apertura dei tronchi Terranova-Comiso-Modica*).

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia ad anticipare l'apertura all'esercizio dei tronchi Terranova-Comiso e Comiso-Modica della linea Noto Licata (1) in confronto all'epoca stabilita nella Convenzione approvata colla Legge 20 luglio 1888.

L'epoca di apertura dei tronchi stessi, giusta la Convenzione ora citata, è fissata all'11 marzo 1894 pel tronco Terranova-Comiso e fino all'11 marzo 1895 pel tronco Comiso-Terranova.

La Società predetta eserciterà i due tronchi di ferrovia a suo rischio e pericolo fino ai termini di tempo surricordati, dai quali soltanto dovranno decorrere i corrispettivi per l'esercizio pattuiti colla già ricordata Convenzione.

><

Stazione di Ravenna.

(*Progetto per presa e condottura d'acqua al rifornitore*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha ripresentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie la proposta per la costruzione dell'edificio di presa d'acqua ai Fiumi Uniti e della condottura per alimentare il rifornitore della stazione di Ravenna (nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini) unitamente all'atto di sottomissione della Società per assumere al prezzo fatto di L. 54,000 la esecuzione dei lavori medesimi.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia

(*Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° luglio 1892*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° luglio corrente.

Nel mese di giugno, ai *lavori esterni* si lavorò solamente alla costruzione della difesa sinistra a monte del ponte sul Roja. Sono eseguiti gli scavi di fondazione da m. 42 a monte del ponte fino al termine e la muratura è eseguita per circa m. 72.

Lo stato di avanzamento della *grande galleria di Tenda*, la quale ha la lunghezza di m. 8,100, al 1° del corrente mese era il seguente:

	dal 1° al 30 giugno 1892	dal principio dei lavori al 30 giugno 1892	a farsi
Scavo: avanzata inferiore	114.58	2,044.35	6,055.65
avanzata superiore	111.65	1,716.90	6,383.10
calotta	83.52	1,328.50	6,771.50
strozzo	103.30	1,206.20	6,893.80
piedritti	63.15	931.28	7,168.72
grande sezione comp.	59.73	920.40	7,179.60
cunettone . . .	48.50	131.00	7,969.00
muratura: calotta . . .	66.46	1,282.46	6.817.54
piedritti	59.35	925.48	7.144.52
arco rovescio . .	» »	» »	» »
cunettone . . .	48.10	130.25	7.969.75

Imbocco Nord. — Durante tutto il mese di giugno la roccia in cui si scavò l'avanzamento, presentò dei rammollimenti causati da marna argillosa frammista alla solita roccia calcare schistosa, cosicchè si ebbe una notevole economia negli esplodenti.

Imbocco Sud. — L'avanzamento procede nel calcare compatto a stratificazione molto incerta e con interruzioni riempite di argilla. Sono cessate le filtrazioni d'acqua alla fronte dell'avanzamento e lungo buon tratto del cunicolo relativo.

Continuano ad essere piuttosto difficili le condizioni di aereazione della galleria dal lato nord. Le condizioni del lavoro dal lato sud sono grandemente migliorate: da qualche tempo si lavora, perfettamente all'asciutto, agli scavi delle due avanzate, agli allargamenti, ed ai rivestimenti di calotta.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(*Stato lavori tronco Ostia-Borgotaro al 1° luglio 1892*).

Riceviamo le seguenti notizie intorno ai lavori di costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Ostia e Borgotaro, in appalto alla Impresa Pietro Valentini.

Nel mese di giugno p. p. i lavori esterni del tronco vennero sviluppati con sufficiente energia tanto per le *murature* quanto pei *movimenti di terra*.

Progredirono pure con alacrità i lavori per tutti gli attacchi nella *galleria Maccagnana* della lunghezza di m. 2256.92. Meno alacremente progrediscono i lavori negli attacchi della *galleria De Martini*, la quale ha la lunghezza di m. 1,356.25. Al 1° del corrente mese le due gallerie suindicate presentavano il seguente stato di avanzamento:

	Galleria Maccagnana	Galleria De Martini
Scavo: avanzata	2108	1181
calotta	2085	925
strozzo	1919	650
piedritti	1804	512
regolamento . . .	1250	»
Rivestimento: calotta . . .	2050	847
piedritti	1786	512
arco rovescio . . .	1244	»

(*Stato lavori galleria del Borgallo al 1° luglio 1892*).

Diamo, nel seguente prospetto, la situazione, riferita al 1° luglio corrente, dello scavo e delle murature della *grande galleria del Borgallo*, lunga m. 7973.67, in costruzione lungo il tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Borgotaro e Guinadi, in appalto alla Impresa Piatti Alarico.

	Imbocco Parma	Imbocco Spezia	Totale
Scavo: piccola sezione	2,780.00	4,316.35	7,096.35
grande sezione	2,719.80	4,300.70	7,010.50
strozzo . . .	2,712.00	4,279.50	6,991.50
Muratura: calotta .	2,719.20	4,292.65	7,011.85
piedritti . .	2,711.50	4.264.05	6,975.55
arco rovescio .	2,709.00	1,112.50	3,821.50

Nel mese di giugno p. p. si eseguirono i seguenti lavori: *scavo*: avanzamento superiore m. 17.25; cunicolo inferiore m. 38.65; grande sezione m. 18.70; strozzo metri 15.50 — *muratura*: calotta m. 18.65; piedritti m. 3.05; arco rovescio m. 8.50; tombino m. 8.50; cunicolo rivestito m. 31.23.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto
per fornitura meccanismi fissi armamento ferroviario.

Alle ore 10 antimeridiane del 2 agosto p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col

(1) Circa lo stato dei lavori al 1° giugno 1892, vedi lo speciale articolo « Nuove costruzioni della Rete Sicula » in questo stesso numero.

metodo dei partiti segreti, allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi, e cioè di un segnale a distanza colla relativa trasmissione, un serbatoio di lamiera a fondo sferico della capacità di metri cubi 50, due grue idrauliche e tubi in ghisa di condotta, una pompa a mano, una sagoma di controllo per vagoni, una gru da pesi della portata di sei tonnellate, tre coppie di sbarre manovrabili a distanza colle relative trasmissioni per la manovra e suoneria, quattro sbarre a girandola per passaggi pedonali e tre davanzali per piani caricatori, occorrenti per *l'armamento delle stazioni comprese nel tronco Val D'Inferno-Ormea della linea Ceva-Ormea*, per la presunta somma di lire 20,175, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074 e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta, per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, colle modificazioni introdottevi a tutto il 31 dicembre 1890, e di quello speciale approvato con Decreto Minesteriale del 30 maggio 1888, colle correzioni in data 23 novembre 1891, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti del Ministero dei Lavori Pubblici.

La posa in opera dei meccanismi dovrà essere ultimata entro giorni centoventi (120) dalla data dell'ordinazione.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 1,500 e quella definitiva in lire 2,500, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Nuova vittoria dell'industria italiana in Svizzera.

La prima vittoria dell'industria metallurgica ferroviaria italiana in Svizzera registrammo nel n. 28 del 1891, pag. 445, annunciando la fornitura di circa 2,200 tonnellate di parti metalliche per i ponti del doppio binario della sezione Erstfeld-Goeschenen della ferrovia del Gottardo, aggiudicata alla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano (1).

Ed ora con pari soddisfazione annunciamo che la *Società delle Ferrovie del Nord-Est Svizzero* ha aggiudicato alla *Società Nazionale delle Officine di Savigliano:* i ponti metallici ad arco e a travate rettilinee occorrenti nella costruzione del Viadotto che deve sostituire l'attuale rilevato, sul quale la linea a doppio binario per Winterthur sortendo dalla stazione di Zurigo attraversa parte della Città; nonchè per i ponti della nuova linea ad un binario da Zurigo a Raperswyl lungo la riva destra del lago.

Queste travate in acciaio sono preventivate di un peso totale di 3000 tonnellate e devono essere consegnate in opera entro il 30 giugno 1893.

(1) Vedi, inoltre, nel 20° *Rapporto di gestione della Ferrovia del Gottardo per l'anno* 1891 — in corso di pubblicazione — nel n. 29 del corrente anno, pag. 452.

Per richiamo, infine, alle successive vittorie dell'industria metallurgica ferroviaria italiana all'estero, vedi n. 18 del corrente anno, pag. 280.

><

Per il trasporto dell'uva fresca

(Proposta di tariffa speciale comune temporanea a P. V. Acc).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quella delle ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di una tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata pei trasporti di uva fresca a vagone completo, che dovrebbe essere valevole pel periodo di tempo dal 15 agosto al 15 dicembre del corrente anno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di concessione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per la concessione alle *Ditte Castellano e figli,* ed *A. Conti e Tripodi* pei trasporti di olio vegetale da Gioia Tauro a Napoli, mercè vincolo di traffico minimo annuale, del prezzo di L. 31 per tonnellata compreso il trasporto dei recipienti vuoti di ritorno.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua adunanza generale del 9 corrente mese, ha manifestato l'avviso che sia da rigettarsi il ricorso della Deputazione provinciale di Pisa contro la legittimità del R. Decreto 14 febbraio 1892 che approva e rende esecutorio il riparto fra le provincie di Pisa e di Livorno del contributo per la costruzione della *ferrovia Cornia-Piombino*, secondo il quale decreto vennero assegnati 667 millesimi del contributo medesimo a carico della provincia di Pisa, e 333 millesimi a carico della provincia di Livorno.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto per la esecuzione di lavori di riparazione nei tronchi della *ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia* compresi fra Santa Eufemia e Marcellinara;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione il progetto di lavori di completamento lungo il tronco da San Donà a Portogruaro nella *ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro*;

3. Che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Francesco Bertazzoni* per l'ampliamento della *stazione di Lugo*, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo;

4. Che possa approvarsi la proposta di transazione e l'atto di sottomissione concordati colla *Impresa Faletti* relativi ai lavori di costruzione del tronco Massa Lombarda-Lugo, nella *ferrovia Lavezzola-Lugo*;

5. Che possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione della tratta fra le cantoniere 40 e 44 del tronco Casale Corte Cerro-Ornavasso, della linea *Gozzano-Domodossola.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di variante fra le progressive 1152.39 e 4780 del tratto Tusa-Castelbuono, della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

2. Progetto d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Bagni, lungo la ferrovia Roma-Solmona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Sicula. — *Materiale rotabile in servizio e in costruzione al 1° luglio 1892.* — Diamo il consueto prospetto periodico del materiale, ricordando che nel n. 20, pag. 311, abbiamo pubblicato il prospetto della stessa Rete Sicula al 31 marzo 1892, con richiamo a riassunti della Mediterranea e dell'Adriatica.

Materiale	In servizio	In costruzione	Totale
Locomotive	129	—	129
Carrozze	400	—	400
Bagagliai	70	—	70
Carri	1,617	—	1,617

Ferrovia Nord-Milano. — *Prodotti nel 1° semestre 1892.* — Dal prospetto dei prodotti mensili per l'anno corrente, riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti il 1° semestre in confronto col corrispondente periodo dell'anno precedente.

Lunghezza: chilometri 227.

Prodotti approssimativi dell'esercizio, dedotte le tasse governative: nel 1° semestre 1892, L. 1,245,742.86; nel 1° semestre 1891, L. 1,239,521.34; donde un maggior introito nel 1° semestre dell'anno corrente per L. 6,221.52.

Ferrovia Valseriana. — *Accordi pel servizio cumulativo dal 1° agosto p. v.* — A proposito della lunga questione, di cui si è occupato a suo tempo il *Monitore* e per richiamo alla quale rinviamo i nostri lettori alle « Informazioni » del n. 6, pag. 88, riportiamo dalla *Perseveranza*:

« Dopo lunghe controversie fra la Società belga esercente la ferrovia di Valle Seriana, e la Provincia di Bergamo, concessionaria della stessa ferrovia, il dissidio è stato finalmente composto per opera del Ministero dei Lavori Pubblici; il quale, avocata a sè la trattazione della vertenza nei riguardi del pubblico servizio, ha conseguito l'intento, facendo recedere completamente la Società belga dalle sue pretese, liberando la Provincia dalle conseguenze di una lite, che avrebbero potuto essere gravissime, e salvaguardando in modo efficace gli interessi del commercio.

« Coll'agosto p. v. sarà quindi riattivato il servizio cumulativo dei trasporti fra la ferrovia di Valle Seriana, le linee della Rete Adriatica e, col tramite di questa, con tutte le altre linee ferroviarie italiane ottenendosi così un sensibile benefizio per la industriale vallata del Serio; che a tale scopo da molto tempo faceva vivissime e insistenti premure al Governo.

« Fra gli altri vantaggi, accenneremo solo questo, che gli speditori fruiranno anche di una notevole riduzione della spesa di trasporto, perchè la Società belga si è acconciata alla abolizione della tassa di L. 1.10 per tonnellata che essa finora ha percepita a Bergamo, quale diritto di trasbordo delle merci in quel transito, tassa che si applicava anche quando la operazione del trasbordo non veniva effettuata, proseguendo la merce a destino sullo stesso vagone con cui era giunta al transito.

« In sostituzione di quella tassa la Società belga riscuoterà dal pubblico soli centesimi *trenta* per tonnellata, in corrispettivo della manovra che essa deve eseguire per passare i vagoni sul binario di raccordo che congiunge la sua linea colla stazione di Bergamo della Adriatica, mentre per il percorso della merce su quel binario nessuna tassa chilometrica viene applicata. Per la prestazione di manovra fatta dalla Società Adriatica, questa ha diritto di essere risarcita dalla ferrovia di Val Seriana nella misura di centesimi cinquanta per vagone, carico o vuoto, locchè va a diminuzione dell'introito dovuto alla Società belga. In definitiva il pubblico sarà sgravato di centesimi *ottanta* per tonnellata di merce ed annualmente per le 60,000 tonnellate circa che in media finora hanno transitato a Bergamo, sono L. 48,000 che il commercio risparmierà d'ora innanzi. Inoltre la Società esercente della ferrovia di Valle Seriana ha preso impegno di ritoccare convenientemente l'orario e di aggiungere una quinta coppia di treni percorrente la intera linea, in cambio di qualche ora esistente a percorso limitato. Essa provvederà, infine, pei bisogni della sua linea una dotazione di vagoni da merce che siano atti a circolare sulle Reti maggiori, e compirà la sistemazione della linea stessa in guisa che il servizio proceda regolarmente e corrisponda ai bisogni di un traffico che si spera possa avere sviluppo maggiore di quello avuto finora.

« Degli accordi intervenuti e dell'effetto utile che se ne avrà indubbiamente, va data molta lode all'Amministrazione dei Lavori Pubblici, che si è adoperata con energia e prudente fermezza per appianare le difficoltà che non erano nè poche, nè di lieve momento ».

Ferrovia Fano-S. Barbara. — *Per gli studi del progetto tecnico definitivo.* — Annunciasi che all'ing. Giovanni Bramardi, Direttore tecnico governativo per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione da Lavezzola a Lugo, è stato dato incarico di procedere agli studi per la compilazione del progetto tecnico definitivo della linea di quarta categoria da Fano a Santa Barbara.

" Compagnie générale de chemins de fer secondaires ". — Dal prospetto dei prodotti delle « Sociétés patronnées », il cui bilancio chiudesi al 31 dicembre d'ogni anno, riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti il primo semestre del corrente esercizio di linee italiane:

Tramvia a vapore Bologna-Vignola. — Lunghezza: chilometri 32.1. Prodotti: nel primo semestre 1892, L. 82,732.41; nel primo semestre dell'esercizio 1891, L. 88,760.54.

Ferrovia Napoli-Baiano. — Lunghezza: chilometri 38. Prodotti (dedotte le imposte): nel primo semestre 1892, L. 190,346.82; nel primo semestre 1891, L. 210,235.51.

Delle *tramvie a vapore di Brescia* — il cui esercizio si chiude il 31 maggio — abbiamo detto nel n. 26, pag. 406.

" Société générale de chemins de fer économiques ". — Come per la « Compagnie générale de chemins de fer secondaires », riassumiamo in cifre complessive i prodotti nell'anno corrente delle « Sociétés patronnées » in Italia.

Tramways di Torino (a trazione mista). — Lunghezza: chilometri 90.5 nell'esercizio corrente; 89.5 nell'esercizio precedente.

Prodotti: nel 1° semestre 1892, L. 739,276.19; nel 1° semestre 1891, L. 673,132.06.

Tramways Fiorentini (a trazione mista). — Lunghezza: chilometri 71.4 nei due corrispondenti periodi.

Prodotti: nel 1° semestre 1892, L. 350,232.70; nel 1° semestre 1891, L. 360,067.60.

Ferrovia Bari-Barletta. — Lunghezza: chilometri 65.

Prodotti: L. 342,958 nell'intero esercizio 1891-92 contro L. 370,382.10 nell'esercizio 1890-91.

Per le tramvie di Torino e di Firenze i bilanci chiudonsi il 31 dicembre; per la ferrovia Bari-Barletta il 30 giugno.

Delle *Tramvie a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona*, il cui bilancio chiudesi il 31 marzo, riassumemmo i prodotti dell'esercizio 1891-92 nel n. 18, pag. 281.

Tramvie di Roma. — *Il ritorno della convenzione modificata al Consiglio comunale.* — La convenzione del Municipio colla Società Tram-Omnibus, intorno alla quale rinviamo i nostri lettori al n. 12, pag. 184, venne ripresentata al Consiglio con le modificazioni chieste dalla Società.

Le principali modificazioni sono: che la scelta dei tipi delle rotaie e dei sistemi d'armamento sia fatta di accordo con la Società, anzichè dietro semplice intimo del Comune; e che la introduzione di un sistema di trazione diverso da quello attuale decorra dal 1900 per le linee di tramvie anteriormente concesse e per quelle di nuova concessione dal 1896, ed inoltre l'aggiornamento delle due linee di tramvie per la stazione di Trastevere e per la via Cavour e conseguente diminuzione di canone annuo da lire 140,000 a 125,000.

Ed il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 18 corrente luglio, ha approvato le modificazioni chieste dalla Società Romana Tramways-Omnibus in ordine allo schema di nuova convenzione, ad eccezione della parte relativa alla proroga della costruzione delle linee della stazione di Trastevere e della via Cavour, per la quale resta, invece, approvata la proposta della Giunta.

Tramvia elettrica a Sampierdarena. — *Convenzione approvata dal Consiglio comunale.* — Per la seduta consigliare del 20 corrente era all'ordine del giorno la convenzione per l'impianto del servizio a trazione elettrica.

Il sindaco riferì che il progetto venne trasmesso dalla città di Genova, la quale ha già dato l'approvazione, e che venne accertato che l'opera è accettabile tanto dal lato dell'estetica come da quello della sicurezza. Aggiunse che la Giunta ha tentato ogni mezzo per ottenere un ribasso nei prezzi di trasporto tra Genova e Sampierdarena, ma che non fu possibile averlo. La Società però si obbliga a concorrere in larga parte nella pavimentazione generale della via Vittorio Emanuele, tra il *tunnel* e la via Manin, ed al mantenimento del servizio operaio, almeno nei limiti in cui è fatto attualmente.

Dopo lunga discussione — vertente specialmente sulla questione di ottenere un ribasso sul prezzo di trasporto a Genova — il Consiglio approvò, con 17 voti contro 1, il progetto e la convenzione quale fu concordata tra la Giunta e la Società.

Funicolare all'Esposizione Colombiana di Genova. — A questa funicolare accennammo altre volte; riportiamo ora dal *Caffaro* le seguenti notizie:

La funicolare dell'Esposizione Italo-Americana, progettata ed impiantata dall'ing. Ferretti, coll'assistenza del signor Saligeri, è lunga 260 metri; passa con un doppio traforo artificiale dalle due parti dell'Esposizione sul letto del Bisagno, che attraversa con un semicircolo di 39 metri di raggio, passando sotto il ponte. I due tratti estremi sono in pendenza e contropendenza col 5 0|0 di inclinazione.

La trazione ha luogo con una fune continua del diametro di 15 mm., mediante uno speciale meccanismo che funziona presso la Galleria del lavoro.

Il motore è una turbina a doppia marcia di 20 cavalli di forza, che utilizza la pressione d'acqua (12 atmosfere) dell'acquedotto Galliera. La vettura fa il servizio a *navette*, è della capacità di 50 persone e percorre l'intero tragitto in circa due minuti. La potenzialità della ferrovia è di quasi 1000 passeggieri all'ora.

Tramvia a vapore Milano-Baggio-Abbiategrasso. — *Visita ai luoghi del tracciato.* — Circa questa linea tramviaria, di cui già ci occupammo (vedi n. 18, pag. 281), riportiamo dalla *Perseveranza:*

Una speciale Commissione, composta dei signori conte Gian Alfonso Casati, ing. Carlo Manni, Giuseppe Mereghetti e rag. Vittorio Galanti, si è recata nel giorno di domenica 17 corrente nei diversi paesi attraversati dalla progettata linea, trattenendosi nei Comuni di Baggio, Cusago, Cisliano, Albairate ed Abbiategrasso; dove si era per l'occasione indetta una riunione di adesionisti ed interessati, tutti allo scopo di spiegare il progetto tecnico-finanziario e la conseguente bontà e convenienza. Dovunque fu ben accolta, e gli abitanti addimostrarono di apprezzare l'utilità del progetto, concorrendo volonterosi alla sottoscrizione delle azioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Belghe. — *Progetti di ferrovie e tramvie elettriche e funicolari.* — Ad un progetto di ferrovia elettrica da Bruxelles ad Ostenda abbiamo già accennato nel n. 27, pag. 426.

Riportiamo ora — circa altri studi e progetti — dal *Moniteur des intérêts matériels:*

« Parecchi ingegneri appartenenti alle Compagnie belghe di ferrovie secondarie e di tramvie si sono recentemente recati a Brema per esaminare il sistema di trazione elettrica per mezzo di filo aereo.

Questi studi furono così soddisfacenti, che la Società Nazionale delle ferrovie vicinali si è accordata colla Società Thomson-Houston (1) per una prima applicazione del suo sistema sulla *linea da Bruxelles alla Petite-Espinette.*

Gli imprenditori assumeranno a loro carico le spese della trazione elettrica; ed il costo, stabilito per un periodo di 10 anni, è assai inferiore di quello per la trazione a cavalli.

Trattasi pure dell'applicazione di questo sistema di trazione su una parte delle *Tramvie di Bruxelles.*

La Società delle *Tramvie di Liegi* poi ha trattato colla Compagnia Internazionale di elettricità per la trasformazione del suo materiale rotabile della sua linea d'Herstal e per l'impianto di una stazione centrale nei locali della Società ad Herstal.

Ricordiamo il progetto d'una *linea speciale Anversa-Bruxelles* a trazione elettrica. I treni partirebbero due o tre volte per ogni ora e compirebbero il percorso senza fermate; il costo del viaggio sarebbe di una lira; la durata del viaggio 20 o 25 minuti.

Inoltre le *funicolari* tendono sempre pure a generalizzarsi. Per Bruxelles si hanno due progetti, l'uno aereo, l'altro sotterraneo; ambidue sono allo studio.

Infine, anche Liegi possiede consimile progetto; trattasi di collegare il centro della città coll'altipiano di Sainte-Walburge. La trazione si farebbe a fune con macchina motrice di 50 cavalli da collocarsi sull'altipiano. La linea, lunga circa un chilometro, sarebbe a doppio binario con pendenza dal 30 al 40 per cento in media; all'ingranaggio sarebbe annesso un freno di sicurezza. Il percorso durerebbe da 7 ad 8 minuti. La tariffa sarebbe di 10 centesimi per la discesa e di 15 per la salita ».

Ferrovie Spagnuole. — *Il progetto di legge per aumento delle tariffe ferroviarie alla Camera dei Deputati.* — La Camera spagnuola ha incominciata la discussione del progetto di legge sull'aumento delle tariffe ferroviarie per la grande velocità; progetto che, come annunciammo nel n. 23, pag. 361, fu già approvato dal Senato.

L'opposizione chiese alla Camera che il progetto fosse diviso in due parti; ma tale proposta, non accettata dal Governo che insistè per l'accettazione integrale del progetto, fu respinta con voti 80 contro 45.

— *Sviluppo delle ferrovie.* — Sonvi attualmente nella Spagna 7000 chilometri di ferrovie. Gli anni in cui furono costruiti un maggior numero di chilometri sono i seguenti: nel 1860 km. 764; nel 1863 km. 837; nel 1865 km. 766.

Contansi tuttora tre capoluoghi di provincia, che non sono collegati ferroviariamente colla rete generale; due terzi dei capoluoghi di cantone non trovansi sulla medesima.

Il materiale rotabile ferroviario consta attualmente di 1,200 locomotive, 4,000 carrozze e 16,000 carri.

Per precedenti notizie statistiche sullo sviluppo delle ferrovie spagnuole vedi n. 17, pag. 265.

— *Ferrovia franco-spagnuola Transpirenaica.* — Il Governo spagnuolo, mediante una legge speciale, ha fissato al 3 giugno 1893 il termine per il compimento della *sezione da Huesca a Jaca* della ferrovia franco-spagnuola Transpirenaica per Canfranc, sotto pena di decadimento dalla concessione.

Per precedente notizia intorno alla ferrovia Transpirenaica vedi n. 11 a pag. 170.

Ferrovie Bulgare. — *Progetti di una linea da Sofia al mare Egeo.* — Il Governo bulgaro, allo scopo di stabilire una comunicazione ferroviaria tra Sofia ed il mare Egeo, ha fatto presentare al Governo turco due proposte per la costruzione di una *ferrovia da Sofia a Pernik.*

(1) Vedi in proposito nel n. 19 l'articolo *Applicazione della trazione elettrica alle ferrovie.*

Per la linea oltre Pernik sono considerati due progetti: l'uno, per Rustendil e Komanova, raggiungerebbe a Uskub la ferrovia Salonico-Vranya; l'altro, per Dubnitza, Drama e valle del Strymon, raggiungerebbe presso Demir-Hissar (circa 24 chilometri da Serres) la ferrovia Dedeaghatch-Salonico.

Tramvia Cannes - Antibo - Nizza - Monaco-Mentone. — *Dichiarazione di utilità pubblica nel Consiglio municipale di Nizza.* — Il Consiglio municipale di Nizza, in una delle ultime sedute, dopo lunga e tempestosa discussione, durante la quale i proprietari e conduttori di vetture commisero gravi disordini, approvò con voti 14 contro 11 la dichiarazione di pubblica utilità di una tramvia fra Cannes, Antibo, Nizza, Monaco e Mentone.

A questa linea tramviaria avevano già dato la loro approvazione le Camere di commercio ed i Municipi.

Notizie Diverse

Ferrovie e Lavori pubblici nell'esercizio 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91. — Dal *Prospetto degli incassi e dei pagamenti di bilancio verificatisi presso le Tesorerie del Regno per l'esercizio 1891-1892 comparati con quelli dell'esercizio precedente e con le previsioni dell'esercizio 1891-92*, riassumiamo le seguenti cifre complessive:

1. *Entrata:*

	dell'esercizio 1891-92	dell'esercizio 1890-91	presunta pel 1891-92
	L.	L.	L.
Ordinaria .	1,623,467,555.58	1,598,140,521.77	1,639,014,997.95
Straordinaria	134,418,560.34	312.075,592.31	164,830,534.30
Totale gener.	1,757,886,115.92	1,910,216,114.08	1,803,845,532.25

ossia una differenza in meno di L. 152,329,998.16 fra gli incassi del 1891-92 e quelli del 1890-91, ed una differenza pure in meno di L. 45,595,416.33 tra gl'incassi fatti e le previsioni del 1891-92.

Non è compito nostro esaminare qui le cause di tali differenze, accenniamo soltanto sommariamente, le cause principali: nelle dogane e diritti marittimi alle minori importazioni di prodotti industriali e di grano; nel lotto, le eventuali minori giuocate; nelle entrate diverse, la diminuzione nella compartecipazione dello Stato agli utili degli Istituti di emissione sulle eccedenze della circolazione, in conseguenza della Legge 30 giugno 1891, n. 314; nella vendita di beni ed affrancamento di canoni (L. 131,547,975.87), il fatto che nell'esercizio 1890-91 fu alienata la rendita venuta in proprietà del Tesoro per provvedimenti relativi alla Cassa pensioni civili e militari, mentre nell'esercizio 1891-1892 non si ebbero introiti di tale specie; e nella costruzione di strade ferrate, come più sotto accenniamo meglio, i minori introiti per alienazione di titoli emessi per costruzioni ferroviarie.

FERROVIE E LAVORI PUBBLICI.

Nella *Entrata ordinaria* (Categoria I: Entrate effettive) notiamo:

Nelle *Rendite patrimoniali dello Stato:* che nell'esercizio 1891-92 appariscono maggiori versamenti in causa di regolazione di residui per prodotti delle ferrovie costituenti la Rete principale, mentre sui prodotti delle linee complementari vi fu diminuzione causata da ritardi di liquidazione.

Nella *Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie* gl'incassi dell'esercizio 1891-92 furono di L. 17,992,736.11 contro L. 17,930,060.77 nell'esercizio 1890-91 e contro L. 18,331,126.96 presunti nel 1891-92; donde negli incassi effettuati nel 1891-92 fuvvi un aumento di L. 62,675.34 in confronto degl'incassi 1890-1891, ed una diminuzione di L. 338,390.85 in confronto con gl'incassi presunti per lo stesso esercizio 1891-92.

Nei *Rimborsi e concorsi nelle spese* gli incassi nell'esercizio 1891-92 ammontarono a L. 45,975,632.53 contro lire 40,248,516.96 nell'esercizio 1890-91, e L. 38,009,729.13 presunte per l'esercizio 1891-92; donde un aumento di lire 5,727,115.57 in confronto coll'esercizio 1890-91, e di lire 7,965,903.40 in confronto delle previsioni 1891-92. A formare l'aumento concorsero i maggiori rimborsi e concorsi nelle spese di stipendi, ed altre spese ordinarie pagate a carico del bilancio, ed il ricupero d'interessi di obbligazioni emesse per conto delle Casse degli aumenti patrimoniali delle Società ferroviarie.

Nelle *entrate straordinarie* (Categoria III: Costruzione di strade ferrate), gli incassi nell'esercizio 1891-92 ammontarono a L. 89,284,595.33 contro L. 138,785,672.40 nell'esercizio 1890-91, e L. 94,574,862.87 per incassi presunti nel 1891-92; donde una diminuzione di L. 49,501,077.07 in confronto coll'esercizio 1890-91, e di lire 5,290,267.54 colle previsioni del 1891-92. A formare la differenza in meno concorsero i minori introiti per alienazione di titoli emessi per costruzioni delle ferrovie a carico dello Stato, e di quelli per conto delle Casse degli aumenti patrimoniali, in relazione ai minori stanziamenti fatti nel bilancio della spesa, più il ricupero di somme già pagate per costruzioni ferroviarie da reintegrarsi al bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici.

2. *Pagamenti:*

Il totale dei pagamenti di bilancio ammontò nell'esercizio 1891-92 a L. 1,885,464,289.09 contro L. 1,865,976,403.04 nell'esercizio 1890-91 e contro L. 2,056,711,506.45 di pagamenti presunti nel 1891-92; donde un aumento di lire 19,487,806.05 fra i pagamenti del 1891-92 e quelli del 1890-91, ed una diminuzione di L. 171,247,297.36 tra i pagamenti fatti e le previsioni del 1891-92.

FERROVIE E LAVORI PUBBLICI.

Per lo speciale *Ministero dei Lavori Pubblici* i pagamenti dell'esercizio 1891-92 ammontarono a lire 159,995,972.72 contro L. 182,771,061.77 nell'esercizio 1890-91 e contro lire 269,460,364.30 di pagamenti presunti nel 1891-92. Donde una diminuzione di L. 22,775,089.05 fra i pagamenti del 1891-92 e quelli del 1890-91, ed una diminuzione di lire 109.464,391.58 tra i pagamenti fatti e le previsioni del 1891-92.

Per richiamo a precedenti consimili prospetti vedi n. 4, pag. 58, nel quale pubblicammo il *Prospetto del 1° semestre dell'esercizio 1891-92*, cioè a tutto il 31 dicembre 1891.

Modificazioni nel servizio delle poste. — Il Ministero delle Poste e Telegrafi, con avviso in data 10 corrente, rende noto che, in conseguenza degli accordi postali, stipulati in Vienna il 4 luglio 1891, non che della legge in data del 28 giugno 1892, che approvò gli accordi medesimi e del R. decreto del detto giorno, che approvò a sua volta i relativi regolamenti, sono state introdotte nel servizio delle poste, a datare dal 1° luglio corrente, parecchie innovazioni, fra le quali le più importanti sono le seguenti:

a) Sono ammesse nei rapporti coll'estero, come nell'interno, cartoline semplici di fabbricazione privata, purchè non superino le dimensioni di quelle postali, con facoltà di imprimervi sopra disegni o vedute, limitatamente però alla parte posteriore delle cartoline stesse;

b) Il peso massimo dei campioni circolanti nell'interno del Regno, o cambiati col maggior numero dei paesi esteri, un elenco dei quali è visibile in qualunque uffizio di posta, è elevato a 350 grammi;

c) Nei rapporti con l'Austria, non compresa l'Ungheria, col Belgio, col Chilì, colla Danimarca e colle Antille Danesi, colla Germania, col Lussemburgo, colla Norvegia, colla Rumania, colla Svezia e colla Svizzera possono essere spediti oggetti di corrispondenza raccomandati, gravati di assegni fino a L. 500;

d) Con tutti gli stessi paesi, escluso il Chilì ed aggiunto l'Egitto, possono essere gravate di assegni, pure fino a lire 500, le corrispondenze assicurate;

e) La tassa di assicurazione dei valori spediti per mezzo della posta, tanto mediante corrispondenze, quanto mediante

pacchi postali, e circolanti nell'interno del Regno o diretti all'estero, rimane invariata, ma è applicabile di 300 in 300 lire, invece che di 200 in 200; donde un'effettiva riduzione;

f) È ammessa la spedizione, come oggetti di corrispondenza, di scatolette con valore dichiarato fino a L. 10,000, contenenti pietre preziose, gioielli e simili, ma soltanto nei rapporti coll'Austria-Ungheria e coi suoi uffizi in Turchia, colla Bulgaria, coll'Egitto, colla Francia, comprese le sue colonie, colla Germania, col Lussemburgo, col Portogallo, colla Rumania, colla Svizzera e colla Tunisia.

Le scatolette non possono contenere scritti aventi carattere di corrispondenza, nè eccedere il peso di un chilogramma.

Le scatolette in arrivo sono aperte negli uffizi postali di confine e le merci contenutevi sono sottoposte ai diritti doganali dovuti, come si opera pei pacchi postali.

Il diritto di trasporto di tali scatolette varia da lire 1 a lire 2,56, a seconda dei paesi di destinazione, oltre quello di assicurazione.

Nei rapporti coll'Austria, non compresa l'Ungheria, coll'Egitto, colla Germania, col Lussemburgo, colla Rumania e colla Svizzera, le dette scatolette possono essere gravate di assegni fino a lire 500;

g) L'importo massimo dei titoli, che possono essere affidati alla posta per la riscossione, è elevato a lire 2000 nell'interno del Regno e nei rapporti cogli uffizi italiani all'estero, colla Colonia Eritrea, colla Francia e colla Tunisia;

h) Nei rapporti colla Francia, col Belgio, colla Svizzera, col Lussemburgo e colla Germania, la posta si assume l'incarico di far protestare, a richiesta dei rispettivi mittenti, i titoli non pagati a scadenza;

i) È soppresso pei pacchi circolanti nel Regno e per quelli cambiati col massimo numero di paesi esteri il limite di volume, ferme rimanendo le dimensioni di 60 centimetri per lato, estensibili ad un metro e mezzo per quelli, circolanti nell'interno del Regno, considerati come ingombranti;

l) I mittenti di pacchi per l'estero hanno facoltà di assumere a proprio carico il pagamento dei dazi doganali o degli altri diritti che dovrebbero essere soddisfatti dai destinatari, facendo loro consegnare tali pacchi esenti da qualsiasi spesa;

m) I mittenti di pacchi per l'estero hanno facoltà di dichiarare nell'atto della spedizione quale uso ne debba essere fatto, qualora non possano essere consegnati ai destinatari;

n) Sono ammessi pacchi con dichiarazione di valore o gravati di assegni, anche nei rapporti colla Francia continentale;

o) Il limite massimo degli assegni pel Belgio e pei Paesi Bassi, è elevato da lire 500 a lire 1000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 54,000 *, per lavori per alimentare il rifornitore d'acqua della *stazione di Ravenna*;

L. 5700, per la sistemazione del muro di chiusura della stazione di Piacenza, nella linea da Piacenza a Milano.

Rete Mediterranea. — L. 28,100, oltre a L. 27,998.18, rappresentanti il valore del materiale metallico di armamento, per l'impianto di binari sul Molo orientale del porto di Napoli e sulla calata di Villa del Popolo;

L. 11,000, per la sistemazione del tratto di fosso detto di Mazzafonda, esistente a sinistra della ferrovia Empoli-Siena-Chiusi, dall'egresso della galleria di Montearioso, chilom. 255.907.40 alla progressiva 256.306;

L. 10 600, pel rifacimento di una tratta di binario, mod. 1, con armamento in acciaio del primo tipo delle ferrovie complementari sulla tratta Vergiate-Sesto Calende della linea Rho Sesto Calende;

L. 8700, per l'impianto di una grue scorrevolo nella seconda sala montatori dell'officina-macchine di Taranto.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — 2 agosto, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto * per fornitura e posa in opera *meccanismi fissi* occorrenti armamento stazioni tronco Val d'Inferno-Ormea della *linea Ceva-Ormea.*

— Prossimamente. — Appalto fornitura *ferri minuti* armamento tronco Rionero-Potenza della linea *Rocchetta Melfi-Potenza* e tronco Canzano-Isernia della linea *Sulmona-Isernia.* Importo complessivo L. 701,300; 4 lotti.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto ad unico incanto per fornitura ferri minuti occorrenti armamento tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Ponte S. Venere (Vedi « Informazioni » N. 27, pag. 422) in due lotti:

1° lotto allo Stabilimento metallurgico di Piombino col ribasso del 3.25 0[0. — Concorse pure la Ditta Filippo Tassara e figli col 2 0[0;

2° lotto alla Società degli Alti Forni ecc. di Terni col ribasso del 3 0[0.

— Appalto ad unico incanto per fornitura e messa in opera di meccanismi fissi occorrenti per armamento stazioni dei tronchi Salerno-Fratte-Capezzano della linea Salerno-San Severino (V. « Informazioni » del N. 27, pag. 422) alla Società nazionale delle Officine di Savigliano col ribasso del 3.33 0[0. — Concorse pure la Società Veneta ecc. col 2.05 0[0.

Appalto fornitura piastre per l'armamento del tronco ferroviario Viadana-S. Zeno all'impresa Tassara Filippo e figli.

— Appalto per la fornitura di chiavarde ed arpioni per il tronco ferroviario Viadana-S. Zeno allo Stabilimento di Piombino.

SVIZZERA. — *Ferrovie del Nord-Est.* — Alla Società delle Officine di Savigliano *, fornitura di 3000 tonnellate di ponti metallici ferroviari.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Sedute del Consiglio e del Comitato, 22 corrente*). — « Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation » di Bochum per fornitura di 400 cerchioni in acciaio Martin Siemens per ruote di locomotive e tenders;

Id. per fornitura di 600 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders;

Ing. Ernesto Breda e C. di Milano per fornitura di 4 locomotive a 4 ruote accoppiate a carrello girevole con freno Westinghouse e riscaldamento a vapore e di 4 tenders relativi;

Beer Sondheimer e C. di Francoforte per fornitura di Cg. 30,000 di stagno in pani;

Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma per fornitura di tonn. 4500 di carbone coke-gaz;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano per appalto tende metalliche e travate occorrenti per la linea Roma-Viterbo;

F.lli Bietti e G. Minacca di Milano per fornitura di Cg. 100,000 di piombi a serie per carri da merci;

Romano Vincenzo di Rossano Calabro per alzamento livelletta nelle tratte fra i km. 118.355 e 119.237 e 120.109 120.978 (Linea Taranto-Reggio);

G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura di Cg. 10,000 di bolloni speciali.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Perugia (26 febbraio, ore 3 pom., unico e def.) — Appalto dei lavori di manutenzione da eseguirsi negli immobili militari della Piazza di Perugia pel triennio dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895. Importo L. 90,000. Cauz. L. 9000.

Municipio di Alessandria (28 luglio, ore 10 1[2 ant, 1ª asta). — Appalto dei lavori di riforma e completamento dell'edificio della R. Scuola Normale femminile ed annesso Convitto di Alessandria. Importo L. 121,000. Cauz. provv. L. 5000. Cauzione def. L. 15,000. Fatali 6 agosto, ore 12 merid.

Consorzio del Cavo Parmigiana-Moglia — Reggio Emilia — (1° agosto, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione nel tratto di argine destro del Cavo Parmigiana-Moglia dal ponte della testa allo sbocco della fossa di Campagnuola, nel territorio di Fabbrico (m. 4688.50). Importo lire 42,278.55.

Asilo Infantile Rosai-Caiani in San Giovanni Valdarno — Arezzo — (1° agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di movimento di terra, murari, di scarpellino, falegname, fabbro, verniciatore, imbianchino, trombaio e vetraio, occorrenti per la costruzione del fabbricato per l'Asilo ed annesse scuole comunali maschili. Importo ridotto L. 55,005.85.

Municipio di Pieve S. Stefano — Arezzo — (1° agosto, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei seguenti tratti della strada obbligatoria detta di Fungaia:

1. Tratto dal ponte Formole (innesto con la provinciale per Sansepolcro all'innesto col tronco costruito presso il ponte Otro (m. 533.10);
2. Tronco dall'estremo del prolungamento oltre il ponte Robbie all'abitato di Vallecalda (m. 5868.30);
3. Rampa di Sigliano (m. 587.90).

Importo L. 109,539.89. Cauz. provv. L. 3000. Fatali 17 agosto, ore 12 merid.

Municipio di Cessole — Acqui — (4 agosto, ore 9 ant., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in ferro sul Bormida e relativa strada d'accesso:

1. Lotto. — Impresa delle opere murarie in terra. Prezzo ridotto L. 7781.81;
2. Lotto. — Impresa della travata in ferro. Prezzo ridotto lire 20,139.67 (V. n. 25).

Municipio di Castellana — Bari — (5 agosto, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione del Palazzo Municipale, come segue:

1. Lotto. — Comprende lavori di taglio di terra e roccia, murature, tetti, pavimenti in pietra e ferramenta annesse alle murature e tettoie, con la spesa presuntiva di L. 32,960.03;
2. Lotto. — Comprende lavori da falegname riguardanti imposte per porte e finestre con le rispettive ferramenta e tinte con la spesa presuntiva di L. 8417.56;
3. Lotto. — Lavori di pavimento in quadrelli da cemento e mattoni con il preventivo di L. 1698.91;
4. Lotto. — Stucchi ed intonachi col preventivo di L. 2776.31.

Saranno sospesi gli incanti per gli altri tre lotti, se il primo va deserto. Cauz. provv. il 6 0[0. Fatali 20 agosto, ore 12 pom.

Municipio di Sestri Ponente — Genova — (8 agosto, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'esecuzione dei seguenti lavori:

1. Costruzione di binari commerciali nella via Cavour a nord dello scalo ferroviario ed opere relative per sistemazione e livellazione del suolo;
2. Costruzione di un nuovo ponte in muratura sul rivo Canterana in corrispondenza della intiera lunghezza della via Cavour.

Importo L. 70,000. Cauz L. 7000. Fatali 24 agosto, ore 4 pom.

Municipio di Bologna (11 agosto, ore 1 pom.. 1ª asta). — Appalto dei lavori da eseguirsi per l'apertura dei tratti della nuova via Milazzo, da via Montebello a via Galliera e da via Galliera a via Indipendenza. Importo L. 18,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Genio Militare — Fontana Liri — (Caserta) (28 luglio, ore 10 ant., unica e def.). — Fornitura di kg. 330,000 di **tubi** di ghisa a L. 0.30. Cauz. L. 9000. Consegna a giorni 90.

Direzione di Commissariato Militare — Torino — (30 luglio, ore 3 pom., unica e def.). — Fornitura del **carbon fossile** occorrente per la macchina motrice del molino a vapore esistente nel Panificio di Torino, dal 1° agosto 1892 al 30 giugno 1893, nella quantità approssimativa di tonn. 400 al prezzo di L. 40 per tonn. Cauzione L. 800.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (2 agosto, ore 12 merid., unica e def.). — Fornitura di **rame e ottone** in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo o in verghe per l'esercizio 1892 93. Importo L. 202,500. Cauz. L. 20,200.

Municipio di Orbassano — Torino — (3 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste per la riforma del meccanismo dei due molini *Inferiore* e *Superiore*. Importo L. 13,932 70. Cauz. L. 5000. Fatali 18 agosto, ore 4 pom.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — John Tullis e Son, Glasgow, cinghie di ottone. L. 37,500;

N. Odero fu Alessandro, Sestri Ponente, 2 doppi evaporatori Keikaldy, L. 42,400;

Amati e Cas, San Giovanni a Teduccio, mattoni refrattari, L. 4216.50;

Amati e Cas, San Giovanni a Teduccio, mattoni refrattari, L. 46 0;

Augusto Stucchi. Milano, ritagli in sughero, L. 6200;

Angelo Daffico, Spezia, legno mogano Honduras, L. 18,257;

Carlo Laurenti, Torino, lime e raspe d'acciaio fuso, L. 38,400.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Luglio 16	Luglio 23
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 645	643
»	»	Mediterranee	» 516	513.50
»	»	Sicule	» 600	605
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 325	345
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 541.50	542.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 281	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
»	»	» 2ª emiss.	» 300.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	» 485	483.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 432.50	432.50
»	»	Meridionali	» 304.50	305
»	»	Sarde, serie *A.*	» 303.50	303.50
»	»	» serie *B.*	» 301	300
»	»	» 1879	» 298.50	298.50
»	»	Pontebba	» 449	447
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 316.50	316.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103.50	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Il Consiglio Superiore fissò in L. 23 il dividendo sulle azioni della Banca per il 1° semestre dell'anno 1892, pagabile dal 1° agosto p. v.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

7 agosto. — **Tramways di Verona.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale.

21 agosto. — **Tramways Vercellesi.** — Assemblea generale per le ore 2 pom. nei locali della Banca di Vercelli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Luglio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.506.90	12.089.80	1.351.40	1.340.05	2.690.00	4.242 30	5.772.45	4.527.45	1.840.80	6.158.50	2.774.30	905.45
Bagagli e Cani	95.85	224.40	33.45	3.70	56.10	13.70	62.25	81 45	30.95	36.20	31.35	12.75
Merci a G. V. e P. V. Accel.	599.25	2.633.10	136.75	58.70	310.15	148.65	174.25	432.35	275.30	1.048.50	446.50	22.30
Merci P. V.	5.349.00	7.792.00	836.30	2.103.50	1.038.05	69.40	3.261.65	1.932.70	1.412.65	2.564.90	1.224.75	471.45
TOTALI	9.551.00	22.759.30	2.357.90	3.505.95	4.094.30	4.474.05	9.273.60	6.973.95	3.559.70	9.808.10	4.476.90	1 411.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19ª Decade — dal 1° al 10 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	981.950 03	44.649 96	343.548 21	1.137.877 56	18.340 60	2.526.366 36	4.226 00
1891	1.064.175 17	44.792 26	347.277 60	1.093.508 05	18.127 46	2.567.880 54	4.204 00
Differenze nel **1892**	— 82.225 14	— 142 30	— 3.729 39	+ 44.369 51	+ 213 14	— 41.514 18	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	16.974.996 10	850.192 27	5.430.175 29	23.576.897 50	246.568 61	47.078.829 77	4.226 00
1891	17.834.108 32	842.098 36	5.533.959 56	23.431.109 92	246.568 22	47.887.844 38	4.204 00
Differenze nel **1892**	— 859.112 22	+ 8.093 91	— 103.784 27	+ 145.787 58	+ 39	— 809.014 61	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	71.538 97	2.074 04	16.954 79	79.183 22	1.946 28	171.697 30	996 00
1891	74.965 62	2.116 43	17.274 00	81.866 64	1.984 30	178.206 99	995 00
Differenze nel **1892**	— 3.426 65	— 42 39	— 319 21	— 2.683 42	— 38 02	— 6.509 69	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	988.846 56	23.275 73	313.003 40	1.599.339 72	25.255 55	2.949.720 96	996 00
1891	1.038.398 43	24.027 47	319.966 07	1.646.240 65	26.399 19	3.055.031 81	995 00
Differenze nel **1892**	— 49.551 87	— 751 74	— 6.962 67	— 46.900 93	— 1.143 64	— 105.310 85	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	516 67	528 20	+ 11 53
riassuntivo	9.580 34	9.798 59	— 218 25

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccatto quelli da e per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1. 2. cl. (**)	1. 2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
Londres Ch.-Gross	Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . .	—	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres.	—	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich) .	Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
		Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese) .	Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . .	Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens	Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens	Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
			Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
		1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève	—	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian	—	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains	—	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry	—	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane	—			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino	—	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
								1. 2. cl.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . .	—	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa.	—	—	—	10 48 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli.	—	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi.	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	8 15 p.
Ancona	—	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . .	—	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze	—	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli.	Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma	—	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)					
Brindisi.	Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . .	—	7 25 p.	—	8 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova	—	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian	—	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève	—	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 58 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
		1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
					Déjeun.		*Pranzo*	
					1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens	Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . .	Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . .	Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese) .	Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar					3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich) .	Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 23 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 30 Luglio 1892. NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LE FERROVIE ITALIANE AL 1° MAGGIO 1892

Lunghezza assoluta.

Dal fascicolo del mese di aprile 1892 dei « Prodotti delle Ferrovie nell'esercizio 1891-92 » — pubblicazione mensile del Regio Ispettorato Generale — riassumiamo, come di consueto (1), le seguenti cifre sulla *lunghezza assoluta al 1° maggio del corrente anno.*

La lunghezza assoluta delle Ferrovie Italiane, esercitate da Società private, in esecuzione della legge 27 aprile 1885, n. 3048, era al 1° maggio 1892 di chilometri 13,491 contro chilometri 13,252 al 1° maggio 1891.

Questa lunghezza al 1° maggio 1892 così si ripartisce:

Rete Mediterranea.		
Rete principale	km. 4,240	
» secondaria	» 668	
		km. 4,908
Rete Adriatica.		
Rete principale	km. 4,218	
» secondaria	» 1,015	
		» 5,233
Rete Sicula.		
Rete principale	km. 613	
» secondaria	» 228	
		» 841
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta		» 140
Ferrovie Sarde.		
Compagnia Reale	km. 411	
Ferrovie secondarie ...	» 357	
		» 768
Ferrovie diverse		» 1,601
Totale al 1° maggio 1892		km. 13,491

(1) Per uguale prospetto al 1° gennaio 1892, con richiamo ad altri maggiori studi statistici — a volta semestrali, a volta annuali — sulle ferrovie italiane, vedi n. 16, pag. 241.

Considerando poi specialmente la lunghezza delle tre maggiori Reti italiane, componiamo il seguente prospetto comparativo:

Reti		1° maggio 1892	1° maggio 1891	1° maggio 1891 Differenza
Mediterranea .	km.	4,908	4,823	+ 85
Adriatica . . .	»	5,233	5,210	+ 23
Sicula	»	841	765	+ 76
Totale	km.	10,982	10,798	+ 184

IL DISASTRO DI GRASSANO
ALLA CORTE D'APPELLO DI BOLOGNA

I nostri lettori non ignoreranno certo come la Corte di Appello di Bologna (1) abbia riparato all'enorme ingiustizia commessa dal Tribunale di Potenza nel novembre dello scorso anno.

Quel Tribunale con una lunga sentenza, dove le omissioni e gli errori di sostanza si accoppiavano mirabilmente al dispregio della forma, aveva condannato: il guardiano Morea Gaetano, quale colpevole, per negligenza ed inosservanza dei regolamenti, della morte di venti persone e delle lesioni riportate da molti altri viaggiatori, alla pena della detenzione per anni tre; ed il comm. Massa, qual Direttore della Mediterranea, alle spese processuali ed al risarcimento dei danni in favore di tutti i danneggiati.

Il macchinista Brambilla Giuseppe, che guidava il fatal treno 265 del 20 ottobre 1888 veniva assolto per non provata reità.

Il telegrafista Opromolla Raffaele, accusato di aver occultato ciò che il Tribunale pretendeva sapesse in ordine al disastro, e la cui causa era stata abbinata, per semplificazione di procedura, alla causa contro l'Amministrazione ferroviaria, fu condannato a mesi cinque di reclusione.

Per chi ha seguito l'andamento di questa causa (2) che ri-

(1) Della sentenza pronunciata sabbato scorso (23) dalla Corte d'Appello il solerte nostro corrispondente davaci subito telegraficamente una succinta relazione. Ma pur troppo, il telegramma essendoci pervenuto quando del giornale era già compiuta la tiratura, non potemmo effettuarne la pubblicazione.

(2) Per richiamo allo svolgimento della causa dinnanzi al *Tribunale di Matera* ed al *Tribunale di Potenza* vedi « Informazioni » del n. 29, pag. 456.

marrà celebre negli annali giudiziari, la sentenza del Tribunale di Potenza poteva far credere ad una dedizione della giustizia alle passioni della piazza e dell'ambiente.

È inutile ricordare gli incidenti sollevati durante le discussioni dall'avv. Ferri Enrico, le sue declamazioni contro i capitalisti, i vampiri, gli assassini dei viaggiatori, gli sfruttatori, e simili complimenti diretti alla Società ferroviaria, come è inutile rammentare gli applausi all'oratore e le dimostrazioni in piazza della plebe così solleticata.

Fu questa una fortuna per la Società e per la giustizia.

***

La Corte di Cassazione, leggendo quella sentenza colla quale in certo qual modo i magistrati di Potenza sottoscrivevano alle invettive degli avvocati rappresentanti le Parti lese, comprese perfettamente che l'ambiente di Potenza non era sano per la discussione di questa causa in Corte d'Appello ed, accogliendo pertanto il ricorso dei difensori Pessina, Taiani e Galateo, rimetteva la causa alla R. Corte d'Appello di Bologna. *Bononia docet!*

***

La discussione principiò il giorno 14 corrente e durò, ininterrotta, sino al 23. Giova premettere che fra gli accusati figurava ancora il macchinista Brambilla Giuseppe, contro la cui assoluzione il Procuratore del Re di Potenza aveva interposto appello.

Abbiamo già riferito nel N. 29, alla rubrica « Informazioni », come la sentenza dei magistrati di Potenza ricevesse il primo colpo demolitore dalla imparziale relazione del consigliere cav. Rodellono e dall'arringa del Pubblico Ministero cav. Tronci, che nella sua coscienza non trovò di poter sostenere l'accusa.

Non si era più nell'ambiente di Potenza e le declamazioni non facevano effetto.

Bisognava quindi che le Parti Civili avvisassero al mezzo di parare alla sconfitta che già si presentava per loro probabile.

Ed è perciò che l'avv. Sansonetti propose, e l'avv. Ferri sostenne, l'eccezione di incompetenza.

Per essi, secondo l'interpretazione di qualche giudicato della Corte di Cassazione, la causa doveva discutersi alla Corte d'Assisie, dinanzi i giurati. Si sa, i giurati si possono sperare più accessibili alle declamazioni.

Sebbene protestasse di limitarsi alla questione giuridica, l'avv. Ferri con quella foga che è merito e difetto insieme — secondo le circostanze — della sua eloquenza, entrò nel merito della causa.

Da quattro anni le povere Parti Civili domandano giustizia e mai l'ottennero, perchè la potente Società le trascina di tribunale in tribunale.

Fu facile all'on. Fortis, della Difesa, far rilevare con finissima critica ed ironia, la stranezza di sollevare l'eccezione di incompetenza, che certamente tendeva a rimandare il processo, proprio mentre finalmente giustizia stava per farsi.

All'avv. Busi poi, vero colosso di sapienza giuridica, bastò citare gli ultimi giudicati della Corte di Cassazione in parecchi casi analoghi ed un recente giudicato della stessa Corte d'Appello per dimostrare la fallacia delle argomentazioni delle Parti Civili.

E difatti, la Corte, con una dotta e motivata ordinanza, respinse del tutto la proposta eccezione di incompetenza.

A nome proprio e dei loro colleghi gli avv. Sansonetti e Ferri avevano dichiarato che le Parti Civili, in caso contrario, non avrebbero ad ogni modo ulteriormente partecipato alla discussione.

Gli on. Ferri e Sansonetti mantennero la parola, e partirono; ma non così fecero gli altri avvocati.

Ed ebbimo così una veramente continua invettiva contro le ferrovie dal calabrese avv. Rizzuti, un abile ma non convincente discorso dell'avv. Lichinchi di Potenza, ed altri degli avv. Capretti di Bologna e Vaglia di Milano.

Fra le Parti Civili si distinse per la calma e la misura della parola, l'on. Turbiglio.

Il ragionamento è uno solo.

Contrapporre le supposizioni e le dicerie ai fatti; negare fede ai testimoni della Difesa; insinuare che la Società fu corruttrice dei testi e dei periti.

Ragioni buone non ne avevano; e si capisce quindi come uomini d'ingegno, impigliati in una cattiva causa, siano stati costretti a valersi di argomenti non degni di loro.

Dovrei dopo ciò riferirvi i poderosi discorsi degli onorevoli Taiani, Pessina, Fortis e del prof. Busi, che analizzarono, stritolandole con logica inesorabile, la famosa sentenza e le argomentazioni avversarie; dell'avv. Galateo che lanciò la sfida alle Parti Civili, di produrre una sola prova, contro quelle che numerose presentava la Difesa, fra le quali anche la testimonianza di tre parti lese e rilevò sdegnoso come tutto il frasario della Parte Civile fosse un'ingiuria al buon senso ed alle persone.

Dovrei pure dirvi della magistrale arringa pronunciata dal senatore Ceneri, che con l'autorità che gli viene dalla grande dottrina e dalla venerazione che lo circonda affermò la moralità della causa della quale aveva assunta la difesa.

Non lo farò, perchè lo spazio non me lo consentirebbe e perchè ogni resoconto che non riproducesse esattamente la parola viva e convinta degli oratori riuscirebbe un sacrilegio.

***

La sentenza pronunciata sabato ventitrè dal presidente cav. Resti-Ferrari fu quale aspettavasi dall'esimio magistrato e dagli egregi consiglieri della Corte.

Non solo essa assolve il Direttore Generale della Mediterranea ed i suoi agenti imputati, ma nei suoi motivati ripara alle enormità della sentenza dei magistrati di Potenza, respingendo ogni insinuazione di corruttela, proclamando la perfetta credibilità ed onorabilità dei testi funzionari dell'Amministrazione, l'autorità e l'attendibilità del giudizio dato dai periti — tutti egualmente rispettabili ed autorevoli — (tanto in risposta all'appellativo di *perizia Brioschi*, usato dai giudici di Potenza).

E poichè dall'avv. Galateo si erano fatte rilevare alcune parole ingiuriose contro il Direttore della Mediterranea contenute in una memoria presentata alla vigilia della discussione dalle Parti Civili alla Corte, la Corte stessa, sebbene non credesse di ordinarne la cancellazione, dichiarò che quelle parole erano oltremodo biasimevoli.

Così, non soltanto nella sostanza, ma anche nel metodo seguito, la Parte Civile fu condannata, secondo giustizia. *Bononia docet!*

***

Un *per finire* significante.

La Lotta, giornale socialista di Bologna, che vuolsi ispirato dall'on. Andrea Costa, parlando della causa che era in discussione alla Corte d'Appello e premesso, dal punto di vista socialistico, che le antipatie erano verso i capitalisti, aggiungeva:

« Ma uno spettacolo non nuovo si è qui verificato: i danneggiati, si dice, siano stati come appaltati da una società di speculatori di Milano che si chiama il *contenzioso ferroviario*, e anche la stampa ha *parteggiato*, e talvolta pure con irruenza insolita.

« Ebbene noi non abbiamo che a segnalare la tristizia di questo fatto: la vita umana giuocata per pochi soldi, la morte messa ad usura. Eppure è il fatto più naturale del mondo, in questo mondo di capitalismo borghese. Una speranza sola per adesso rimane: la onestà e l'integrità dei magistrati della nostra Corte che Bologna in altre gravi circostanze ha provata ».

Che ne dicono certi onorevoli ed ardenti correligionari della *Lotta*, che in questa causa furono avvocati del Contenzioso ferroviario così ben servito?

Gli è che la verità e la giustizia si impongono anche alle antipatie ed alle simpatie della ragion di partito.

F.

CIRCA L'USO DEI SEGNALI D'ALLARME
APPLICATI ALLE CARROZZE DEI TRENI

Il Numero **354** *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente Decreto* (1):

UMBERTO I
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto l'art. 317 della legge sulle opere pubbliche, allegato *F* alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, per l'unificazione amministrativa del Regno;

Visto il regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate;

Avuto il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Sono approvati gli annessi articoli, visti, d'ordine nostro, dal Ministro dei Lavori Pubblici, da aggiungersi al regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 2. Le disposizioni contenute nei detti articoli saranno poste in vigore il 31 luglio 1892, e dallo stesso giorno si intenderà abrogata ogni altra disposizione contraria a quanto i medesimi prescrivono.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 maggio 1892.

UMBERTO. GENALA.

Visto: *Il Guardasigilli* BONACCI.

Articoli di aggiunta al regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, circa l'uso dei segnali per chiamare soccorso, applicati ai treni.

Art. 1. È fatto espresso divieto a chiunque di servirsi, senza un assoluto ed urgente bisogno, dei segnali d'allarme applicati alle carrozze dei treni.

Art. 2. Chiunque abbia fatto uso dei suddetti segnali senza che siansi verificate le circostanze di cui all'art. precedente, incorrerà in una multa estensibile a L. 500, e ciò senza pregiudizio delle altre pene comminate dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

Art. 3. Le contravvenzioni all'art. 1 saranno accertate mediante verbale da redigersi nelle forme volute dagli articoli 314, 315 e 316 della legge sui lavori pubblici, allegato *F* alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, per l'unificazione amministrativa del Regno.

Art. 4. Le multe riscosse saranno versate al pubblico erario, giusta le norme generali di legge che regolano la materia delle contravvenzioni.

Visto, d'ordine di S. M.:
Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici:
GENALA.

(1) Di questo R. Decreto abbiamo già pubblicato nelle « Informazioni » del n. 28, pag. 357, il dispositivo; pubblichiamo ora il testo completo. (*N. d. R.*).

Norme per disciplinare gl'impianti elettrici e il collocamento dei conduttori pel trasporto dell'energia elettrica

DECRETO MINISTERIALE.

N. 8610/10001.

IL MINISTRO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Considerato che le forti correnti elettriche, oggidì adoperate per l'illuminazione, per il trasporto della forza motrice e per altre industrie, possono, colla loro vicinanza, arrecare gravi perturbazioni al telegrafo, oppure al telefono, col modificare sensibilmente le condizioni elettriche del suolo e quelle dell'atmosfera; possono arrecare, col diretto contatto metallico, danni gravi irreparabili alle persone e agli apparati; onde la necessità di disciplinare con norme precise gl'impianti di queste industrie per garantire il sicuro e libero esercizio del telegrafo e del telefono, pubblici servizi affidati alla privativa del Governo;

Visti gli articoli 29, 49 e 114 del Regolamento, approvato col Regio Decreto 16 giugno 1892, n. 288;

DISPONE:

I. — **Obbligo della previa licenza.**

1. Gl'impianti elettrici e il collocamento dei conduttori per il trasporto dell'energia elettrica debbono essere notificati, almeno un mese prima di mettere mano ai lavori, al Ministero delle Poste e dei Telegrafi (servizio Telegrafi) incaricato di assicurare l'osservanza della Legge 7 aprile 1892, n. 184, e del corrispondente Regolamento 16 giugno 1892, n. 288.

Questa notificazione può farsi anche per mezzo della Prefettura del luogo, oppure per mezzo della competente Direzione compartimentale dei Telegrafi.

2. A questa notificazione si debbono unire le indicazioni necessarie per dare un'idea esatta della natura e dell'estensione dell'impianto che si vuol fare, cioè il disegno schematico del tracciato della linea e dei particolari di costruzioni, la natura del generatore della elettricità, il ***maximum*** della differenza di potenziale ai morsetti della macchina e il ***maximum*** d'intensità che si può far circolare nei vari conduttori della rete, la natura e le sezioni dei conduttori e il sistema dell'isolamento.

Qualunque modificazione, di un impianto già notificato, deve essere comunicato nei modi stabiliti dal § 1.

II. — **Norme da osservarsi negli impianti.**

3. Gl'impianti delle industrie elettriche debbono essere fatti colle precauzioni consigliate dall'esperienza: il concessionario è responsabile dei danni che possono essere cagionati dal suo sistema.

4. La macchina generatrice dell'elettricità deve essere isolata dal suolo con ogni più accurata precauzione.

Il circuito deve essere intieramente metallico. È vietato l'allacciamento dei conduttori dell'energia elettrica ai tubi dell'acqua e del gaz, o qualunque altro artificio che serva a completare il circuito per mezzo della terra.

5. I conduttori nudi vanno collocati fuori della portata della mano; debbono avere la grossezza necessaria per resistere agli sforzi cui sono esposti; al bisogno essere sostenuti da corde metalliche sufficientemente robuste.

6. Nei tratti dove i conduttori possono essere toccati dagli agenti telegrafici o telefonici nell'esercizio delle loro funzioni sulle linee, debbono essere coperti da un sufficiente strato isolante ed essere collocati a tale distanza fra loro che un uomo non ne possa toccare due nello stesso momento.

7. Il contatto metallico dei conduttori dell'energia elettrica coi fili telegrafici e telefonici dev'essere reso impossibile, tanto nelle condizioni normali, quanto nel caso di guasti.

Quando questo pericolo non si può evitare, i conduttori debbono essere sotterrati, oppure coperti con materie che ne assicurino il sufficiente isolamento.

Nell'incrociamento dei fili telegrafici o telefonici coi conduttori ad ***alta tensione*** questi vanno sempre sotterrati. Il sotterramento non è necessario quando i conduttori sono a ***bassa tensione:*** in questo caso l'incrociamento si deve fare ad angolo retto, tenendoli a una distanza minima di m. 2 fra loro, e prevenendo il pericolo del contatto metallico col coprire i conduttori di materia isolante, oppure coll'interporre fra loro sia dei fili morti disposti convenientemente, sia con apposite reticelle.

È considerato come conduttore a ***bassa tensione*** quello nel quale circola una corrente continua col massimo potenziale elettrico di 300 ***volts***, oppure una corrente alternata col

massimo potenziale elettrico di 150 *volts;* oltre questi limiti si ha il conduttore ad *alta tensione.*

8. Si deve evitare il collocamento dei conduttori parallelamente ai fili telegrafici o telefonici: quando è inevitabile nel tratto parallelo i conduttori vanno tenuti alla distanza necessaria, o collocati in modo da impedire la produzione dei fenomeni dell'induzione, avendo presente caso per caso la situazione particolare dei due conduttori componenti il circuito, del potenziale della corrente e della sua natura, se continua od alternata.

9. Il Governo ha la facoltà di modificare le condizioni prescritte al concessionario, d'imporne delle nuove, di far spostare o di far togliere alla prima richiesta i conduttori dell'energia elettrica; e il concessionario è tenuto a conformarvisi senza verun titolo a indennità di sorta, nè a rimborso di spese.

Quando gli spostamenti e gli altri lavori intimati non siano eseguiti nel limite di tempo assegnato, il Governo ha la facoltà di farli eseguire d'ufficio a spese del concessionario.

III. — **Sorveglianza amministrativa.**

10. Le Direzioni compartimentali dei Telegrafi e gl'Ispettori di sezione, sotto la direzione di questo Ministero, hanno il particolare mandato di sorvegliare l'impianto e l'esercizio di queste industrie elettriche; di promuovere l'esecuzione delle disposizioni che le regolano e di assicurarsi della loro fedele osservanza.

Hanno il compito d'informare il Ministero, e di dare il loro parere sulle notificazioni degli esercenti di cui al § 1; di riscontrare che l'impianto e l'esercizio si faccia nei limiti precisi della dichiarazione fatta e dell'autorizzazione accordata.

11. Gli Ispettori di sezione visitano almeno una volta l'anno questi impianti e si assicurano dell'esatta osservanza delle disposizioni prescritte. Di queste visite trasmettono il verbale al Ministero per la via gerarchica.

12. Gli impianti che si fanno senza la previa licenza, o contro le disposizioni stabilite, sono denunziati al Prefetto, il quale fa sospendere i lavori e ne impedisce la continuazione, finchè il contravventore non si sia conformato alle discipline prescritte.

13. I danni arrecati al servizio telegrafico o telefonico, a causa di inosservanza delle norme qui prescritte o di trasgressione delle disposizioni date, vengono, per l'art. 315 del Codice penale, deferiti al Tribunale competente per mezzo di processo verbale, redatto dai funzionari incaricati della sorveglianza.

Dato a Roma, addì 24 giugno 1892.

Il Ministro
C. FINOCCHIARO-APRILE.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO

(Resoconto dell'anno 1891 — II° dell'Istituzione).

Del *Resoconto 1890 del Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo* — con richiamo a precedenti Resoconti del Consorzio di Mutuo Soccorso « Ex Alta Italia » — abbiamo dato un ampio riassunto nel n. 29, pag. 451; riassumiamo ora ad un modo il Rapporto del Comitato sulle operazioni e stato economico per l'anno 1891.

Questo fu approvato dal Comitato nell'adunanza 19ª del 5 luglio 1892 e dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo il 10 stesso corrente mese.

***

I. **Riparto provvisorio dei fondi delle cessate Casse Soccorso.** — Nel rapporto che precede il Resoconto dell'anno 1890 si sono esposti i criteri, secondo i quali venne concretato il riparto provvisorio dei fondi delle cessate Casse Soccorso e costituito il patrimonio iniziale del Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo.

Ivi si avvertì inoltre che il detto riparto ebbe effettivamente luogo il 1° gennaio 1892; quindi la situazione patrimoniale al 31 dicembre 1891 non è soltanto virtuale, come la corrispondente del 1890, ma è la vera e reale quale risulta dai dati di fatto.

Per tal modo alla fine dell'esercizio 1891 vennero a scomparire le varie attività e passività risultanti dall'accennata situazione virtuale al 31 dicembre 1890, essendo state pareggiate in denaro all'atto della sistemazione dei conti fra i vari sodalizi.

II. **Prodotto dell'impiego dei fondi.** — Ora, sebbene la situazione al 31 dicembre 1891 abbia assunto carattere normale, pure l'esercizio dell'anno continuò amministrativamente secondo il sistema seguito pel 1890, cosicchè, anche per questa gestione, si dovettero computare a parte gl'interessi dei quali il Resoconto espone la composizione, non essendosene fatto cenno nei conti semestrali, e che noi così riassumiamo complessivamente come per il 1890:

Interessi attivi in totale	L.	276,529.99
Id. passivi »	»	77,090.08
Interessi netti in totale	L.	199,439.91

III. **Esercizio dell'anno.** — Per quanto riguarda l'esercizio dell'anno che si esamina, come già si fece per quello del 1890, si omettono i confronti col bilancio tecnico, perchè già contenuti nei processi verbali delle adunanze, nelle quali si sono approvati i conti semestrali.

Le notizie di dettaglio d'indole finanziaria e statistica del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Servizio sanitario verranno fornite quando sarà ultimata la raccolta dei relativi dati secondo i criteri concretati dall'apposita Commissione.

a) *Spese.* — Si richiama solo l'attenzione sulla spesa pei sussidi di malattia, la quale, se pel 1891 non salì alla cifra del 1890 stante la diminuita intensità dell'*influenza,* è tuttavia di molto superiore alle previsioni del bilancio tecnico.

Gli altri titoli di spesa non subirono nel 1891 oscillazioni sensibili in confronto di quelle verificatesi nel 1890, se si fa eccezione pei sussidi continuativi, aumentati considerevolmente in seguito al rilevante numero di collocamenti a riposo di compartecipanti durante la gestione. Del resto su questa spesa, come fu già altre volte avvertito, è prematuro il portare ora un giudizio.

b) *Introiti.* — Gli introiti si mantennero pressochè identici, presentando costantemente, in confronto al bilancio tecnico, una notevole inferiorità per quanto concerne le somme a disposizione e le multe.

IV. **Riassunto finanziario dell'anno.** — Pertanto le risultanze finanziarie dell'anno 1891 si possono così riassumere:

Patrimonio al 1° gennaio 1891 . .			L.	4,542,555.72
Introiti dell'anno . .	L.	1,502,363.29		
Spese	»	1,270,598.19		
Utili della gestione			L.	231,765.10
Patrimonio al 31 dicembre 1891 .			L.	4,774,320.82

(come risulta dal prospetto riflettente la composizione del fondo del Consorzio).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 22 luglio 1892 (N. 171). — **Regio Decreto 22 marzo 1892,** numero **354,** che sanziona alcune penalità contro l'indebito uso dei segnali d'allarme dei treni senza giustificato motivo. — Di questo Decreto abbiamo già pubblicato il dispositivo nelle « Informazioni » del n. 23, pag. 357; ne pubblichiamo ora il completo testo in questo stesso numero.

Gazzetta Ufficiale del 23 luglio 1892 (*N. 172*). — **Regio Decreto 28 giugno 1892,** numero **345,** per cui piena ed intera esecuzione è data:

a) all'accordo amministrativo sottoscritto a Parigi il 16 aprile 1892 ed a Roma il 21 dello stesso mese ed anno, fra le Amministrazioni postali dell'Italia e della Francia, per stabilire le norme relative al protesto dei titoli di commercio consegnati alla Posta per la riscossione, giusta la facoltà riservata alle singole Amministrazioni contraenti coll'art. 2 dell'accordo generale pel servizio delle riscossioni per mezzo della Posta, firmato a Vienna il 4 luglio 1891, ed approvato con legge in data 28 giugno 1892, n. 297. (Vedi « Atti Ufficiali » nel n. 28 del *Monitore*).

b) all'accordo sottoscritto a Bruxelles il 2 maggio 1892, ed a Roma il 7 dello stesso mese ed anno, fra le Amministrazioni delle Poste d'Italia e del Belgio, pel medesimo oggetto;

c) all'accordo sottoscritto a Berlino il 7 maggio 1892, ed a Roma il 17 dello stesso mese ed anno, fra le Amministrazioni delle Poste d'Italia e di Germania, pel medesimo oggetto;

d) all'accordo sottoscritto a Lussemburgo il 14 maggio 1892, ed a Roma il 24 dello stesso mese ed anno, fra le Amministrazioni postali d'Italia e del Lussemburgo, pel medesimo oggetto;

e) all'accordo sottoscritto a Berna il 24 maggio 1892, ed a Roma il 30 detto mese, fra le Amministrazioni postali dell'Italia e della Svizzera, pel medesimo oggetto.

I detti accordi ebbero effetto dal 1° luglio 1892.

Seguono al R. Decreto il testo dei cinque accordi precitati.

Gazzetta Ufficiale del 25 luglio 1892 (N. 173). — **Decreto Ministeriale 24 giugno 1892** (Ministero delle Poste e Telegrafi), che detta le norme per disciplinare gli impianti elettrici e il collocamento dei conduttori per il trasporto dell'energia elettrica. — Pubblichiamo in questo stesso numero il testo del Decreto.

Gazzetta Ufficiale del 26 luglio 1892 (*N. 174*). — **Regio Decreto 30 giugno 1892,** numero **352,** col quale sono dichiarate di pubblica utilità le opere per la costruzione, lungo le coste della Sardegna ed isole minori dipendenti, di stazioni semaforiche e per dotare queste delle necessarie comunicazioni stradali ed elettriche.

— **Capitolato** (disposizioni che riguardano l'obbligo del cav. Tonietti di fornire il minerale ai fonditori italiani) nel **contratto di affitto** della miniera di ferro dell'Isola d'Elba stipulato col sig. Giuseppe Tonietti, il 4 corrente luglio per anni cinque a decorrere dal 1° luglio 1892, approvato e reso esecutivo con Decreto ministeriale del 12 stesso mese e registrato alla Corte dei Conti il giorno 18.

Gazzetta Ufficiale del 28 luglio 1892 (*N. 176*). — **Regio Decreto 3 luglio 1892,** numero **360,** col quale piena ed intera esecuzione sarà data all'accordo amministrativo, stipulato fra l'Amministrazione delle Poste del Regno d'Italia e quella della Colonia britannica della Nuova Galles del Sud, firmato a Roma l'11 giugno 1891 e a Sydney il 29 marzo 1892, per introdurre un regolare cambio di vaglia postali fra i due paesi. L'accordo suddetto avrà effetto dal 1° ottobre 1892. — Segue il testo dell'accordo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Congresso ferroviario internazionale a Pietroburgo.
(Norme per i Delegati esteri).

Sappiamo che l'Ambasciata Russa in Roma ha partecipato al nostro Ministero degli Affari Esteri che l'inaugurazione del Congresso ferroviario internazionale di Pietroburgo è stata fissata pel 20 agosto p. v. (1).

Ci consta che la stessa Ambasciata ha informato il nostro Ministero delle seguenti disposizioni adottate dai Ministri Imperiali dell'Interno e delle vie di comunicazione riguardo all'arrivo in Russia dei Delegati esteri:

1° È stato dato ordine alle Autorità di frontiera di lasciare liberamente passare, dietro esibizione delle lettere di riconoscimento rilasciate dalla Commissione internazionale di Bruxelles, i Delegati esteri, nonchè i membri delle loro famiglie che li accompagnassero, senza distinzione alcuna di confessione religiosa;

2° È loro permesso di risiedere in Russia dal 15 corrente al 15 settembre p. v.;

3° Le Autorità di gendarmeria alla frontiera sono state incaricate di prestare assistenza ai predetti Delegati al loro arrivo in Russia, come pure alle persone che saranno designate a riceverli alla frontiera medesima.

><

Ferrovia Mariano-Cantù (Como).
(Domanda di rescissione ed annullamento della concessione).

Sappiamo che l'Amministrazione comunale di Cantù ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere la rescissione e l'annullamento della concessione relativa alla costruzione ed all'esercizio di una ferrovia da Mariano a Cantù, avvenuta mediante il R. Decreto 23 marzo 1884 (e la di cui epoca di ultimazione venne prorogata al 31 ottobre p. v.), con restituzione del fatto deposito-cauzione di L. 1000 di rendita.

La predetta Amministrazione, in via subordinata, insta allo scopo di ottenere un'altra proroga di due anni per la ultimazione dei lavori, onde avere il tempo necessario di esperire altre pratiche al fine di trovare un assuntore della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto per fornitura di scambi per armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del dì 11 agosto p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero sessanta scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0.10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali diciannove con disco fanale girevole e di numero sette intersezioni ad angolo retto, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Roccaravindola-Isernia e Casarsa-Spilimbergo delle *linee Caianello-Isernia* e *Casarsa-Gemona*, per la presunta somma di lire 75,590, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Gli scambi dovranno essere consegnati nelle Stazioni di Roccaravindola e di Casarsa entro tre mesi dalla data dell'ordinazione.

(1) Per lunga serie di precedenti notizie relative al Congresso, far capo alle « Informazioni » del n. 28, pag. 438.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 4,000 e quella definitiva in lire 8,000, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Fornitura di rotaie alla Mediterranea.

Sono in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate gli elaborati che la Direzione delle Ferrovie del Mediterraneo gli ha sottoposto per la gara concernente la provvista delle rotaie occorrenti; 1. per l'esecuzione dei rifacimenti di binari e scambi armati in ferro; 2. per la sostituzione di rotaie in acciaio da m. 6 e da m. 9 con rotaie pure in acciaio da m. 12; 3. per l'ordinaria manutenzione dei binari armati col mod. E.

L'intera fornitura è divisa in due lotti, cioè:

I. lotto. — Rotaie di acciaio fuso di m. 12 del primo tipo delle ferrovie complementari; tonnellate 3971;

II. lotto. — Rotaie di primo tipo delle ferrovie complementari, da m. 12, tonn. 1156; e rotaie per armamento, mod. E. tonn. 220.

><

Rete Sicula.

(Prossime prove statiche e dinamiche delle travate metalliche di linee e tronchi).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, in considerazione che, per lo stato di avanzamento in cui si trovano i lavori della *ferrovia da Scordia a Caltagirone* (1), si prevede prossima l'apertura all'esercizio della linea stessa, ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici perchè sia proceduto alle prove statiche e dinamiche delle travate metalliche poste in opera sulla nuova ferrovia.

><

Ci consta del pari che la stessa Amministrazione, in considerazione parimente che sono ultimati i lavori di costruzione del *binario ferroviario di diramazione al Porto di Siracusa* (2), e che si approssima l'epoca fissata per la sua apertura al pubblico esercizio la quale, giusta la convenzione 21 giugno 1888, dovrebbe aver luogo il giorno 13 agosto p. v. ha fatto istanza al R. Ispettorato Generale delle ferrovie perchè si proceda alle prove statiche e dinamiche delle travate metalliche esistenti sulla diramazione medesima, prima della fine del corrente mese.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(Stato lavori tronco Sora-Balsorano al 1° luglio 1892).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto alla Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese.

Espropriazioni: Sono generalmente definite, nè vi ha alcuna vertenza pendente.

Movimenti di materie: I lavori proseguono saltuariamente sui primi undici chilometri: nei primi due chilometri i movimenti di terra possono considerarsi ultimati.

Opere d'arte minori: Ne sono previste in progetto N. 80. Di queste, N. 29 sono ultimate o quasi, N. 6 trovansi in corso di costruzione; e le rimanenti devonsi ancora iniziare.

Opere d'arte speciali: Sono due e consistono in due ponti sul fiume Liri, entrambi in corso di costruzione. *Muri di sostegno:* Ne sono previsti tre, dei quali uno solo in costruzione.

Fabbricati: Le case cantoniere previste sono 11, e se ne hanno in costruzione 4; di garette, su sei progettate, quelle in costruzione sono due. Nella stazione di Balsorano non si è ancor posto mano alla costruzione dei fabbricati. *Opere di consolidamento:* È ultimato il consolidamento di una trincea ed iniziato quello di un'altra.

Gallerie: Sono due: quella denominata Rampucci, della lunghezza di m. 575 presentava al 1° del corrente mese il seguente stato di avanzamento: *scavo:* avanzata m. 228; calotta m. 208; strozzo m. 150; piedritti m. 150; regolamento m. 147; *muratura:* calotta m. 190; piedritti m. 150; arco rovescio m. 147.

La galleria Marianello, della lunghezza di m. 350, è quasi ultimata. È poi in corso di avanzata costruzione una galleria artificiale, lunga m. 42.46.

><

Per impianto servizio ferroviario porto di Civitavecchia.

Siamo informati che, prima di prendere una decisione in merito ai progetti presentati pell'impianto del servizio ferroviario nel porto di Civitavecchia e del binario di allacciamento del porto colla stazione ferroviaria, i progetti medesimi saranno in via preliminare esaminati di accordo fra: il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Roma, Ingegnere Capo del Genio Civile pei lavori del porto di Civitavecchia, ed i Delegati della Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

A questo proposito ci consta che la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo ha all'uopo incaricati i signori: Ing. Cav. Riccardo Bianchi, Ispettore principale a Pisa del Movimento e Traffico ed il sig. Ing. Agostino Carini, Capo della Sezione Mantenimento, Sorveglianza e Lavori di Civitavecchia.

><

Progetti di lavori dell'Adriatica.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha ripresentato, debitamente modificato a senso delle prescrizioni del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i progetti riguardanti: l'impianto del terzo binario nella *stazione di Trinitapoli* (linea Bologna-Otranto) e per l'ampliamento del servizio delle merci nella stazione medesima e nelle *stazioni di Galatina, Nardò-Galatone* ed *Alezio,* della ferrovia Zollino-Gallipoli.

Dei progetti suindicati la predetta Amministrazione domanda che l'approvazione debba valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

Essa propone che alla esecuzione dei lavori si provveda in economia per quanto riguarda l'armamento; e mediante cottimi fiduciari per quanto riflette i movimenti di terra e le opere murarie.

La spesa preventivata, escluso il valore del materiale metallico di armamento, risulta come segue:

Per la stazione di Trinitapoli . .	L.	66,315.00
Per la stazione di Galatina . . .	»	7,228.93
Per la stazione di Nardò-Galatone .	»	12,889.70
Per la stazione di Alezio	»	14,580.98
	L.	101,014.61

><

La predetta Amministrazione ha anche ripresentati, pure modificati a senso delle prescrizioni superiori, i progetti per sistemazioni ed aggiunte negli impianti del servizio merci nelle *stazioni di Trani, Ofantino* e *Bisceglie;* i cui lavori sono preventivati dello importo complessivo,

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° giugno 1892* nel n. 30, pag. 465.
(2) Vedi precitato *Stato dei lavori al 1° giugno 1892,* nel n. 30, pag. 465.

escluso il valore del materiale metallico di armamento, di L. 32,721.25.

Anche per questi lavori si provvederà in economia per l'armamento, e mediante cottimo fiduciario pel resto.

><

Per modificazioni ed aggiunte al regolamento per la polizia, sicurezza, ecc. dell'esercizio delle ferrovie.

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici è stata istituita una Commissione incaricata di proporre le modificazioni ed aggiunte da introdursi nel regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. Decreto del 31 ottobre 1873, N. 1687 (serie 2ª) ed alle norme ed istruzioni emanate per la sua esecuzione, allo scopo di coordinarne le disposizioni a quelle delle vigenti leggi ed alle attuali esigenze del servizio ferroviario.

La Commissione è composta come segue: Comm. Prof. Antonio Ferrucci, presidente di sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Presidente;

Comm. Ing. Gabriele Bussi, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate;

Comm. Bernardo Fenolio, Regio Avvocato Erariale.

Le funzioni di Segretario della Commissione saranno disimpegnate dal sig. Ing. Giulio Sironi, R. Sotto-Ispettore delle Strade Ferrate.

Le proposte della Commissione dovranno essere presentate non più tardi del 31 ottobre 1892.

Intorno ad alcune aggiunte, già promulgate, al precitato regolamento 31 ottobre 1873, vedi in questo numero lo speciale articolo *Circa l'uso dei segnali d'allarme applicati alle carrozze dei treni.*

><

Ferrovia centrale del Canavese.

(Domanda di estensione dei biglietti di abbonamento a serie).

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una domanda che la Società della ferrovia centrale del Canavese (che dal 1° del corrente mese ha iniziato il servizio dei proprii treni sul tratto Settimo-Stazione di Torino P. S.), ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici relativa alla estensione al tratto medesimo dei biglietti di abbonamento a serie in uso sulla propria linea. Tale estensione però dovrebbe essere limitata al solo servizio cumulativo.

><

Ferrovia Novara-Domodossola.

(Circa i reclami contro l'orario estivo).

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha disposto che i reclami degli interessati contro l'orario estivo attivatosi pei treni della linea da Novara a Domodossola, vengano esaminati in una Conferenza da tenersi fra il R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Milano ed un Delegato dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Ci consta che quest'Amministrazione ha conferito l'incarico di rappresentarla alla predetta Conferenza al signor ingegnere Germano.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

(Servizio italo-francese via Modane).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo ha accettata la data 1° agosto per l'attuazione delle *tariffe speciali comuni N. 300 e N. 303*, via Modane. Da quest'ultima tariffa però verranno tolti i trasporti della cacciagione viva e pollame vivo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa accettarsi la transazione proposta dal *Municipio di Asola* in merito alla vertenza insorta fra il Comune medesimo e l'Amministrazione ferroviaria governativa circa la competenza passiva della spesa di costruzione di un ponte, reso necessario per dare sfogo alle acque di piena nella destra del fiume Chiese, in seguito ai lavori di costruzione del tronco da Piadena ad Asola della *ferrovia Parma-Brescia-Iseo;*

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione di un muro parasassi al chilom. 23.028 della *linea Reggio-Castrocucco*, alla sbocco Reggio della galleria di Scilla, fra la stazione di Scilla e la fermata di Favassina;

3. Che possano approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla *Impresa Besozzi* pell'incanalamento delle acque defluenti dall'acquedotto al chilometro 34-630.70 della *linea Lecco-Como;*

4. Che meriti la superiore approvazione il progetto per la esecuzione di lavori di completamento del tronco della *ferrovia Adria-Chioggia*, compreso fra Loreo e Chioggia, ammessi all'atto di consegna della linea medesima, ed il cui importo è preventivato di L. 35,478;

5. Che possa approvarsi un progetto di transazione concordata dall'Amministrazione governativa coll'*Impresa Emilio Faletti*, per la tacitazione di questioni vertenti in dipendenza dei lavori di costruzione del tronco da Conselice a Massa Lombarda, nella *ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione Lavezzola-Lugo;*

6. Che meriti la ministeriale approvazione un atto di transazione concordato coll'*Impresa Amico Finzi*, dall'Amministrazione ferroviaria governativa, relativo a maggiori compensi concernenti il collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa stessa per la costruzione del secondo tronco della *ferrovia Lecco-Como;*

7. Che possa darsi corso agli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'*Impresa Versè Alfeo*, per la costruzione del tronco da Villafranca a Grotto nella *ferrovia da Parma a Spezia;*

8. Che possa essere accolta la domanda della *Società anonima delle ferrovie napolitane*, diretta ad ottenere che sia dichiarata di pubblica utilità una maggiore espropriazione della casa Conti in Pozzuoli e di una parte del cortile nel contiguo casamento della signora Concetta Pugliese in Capomasso, occorrente per completare la *ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto esecutivo di una ferrovia funicolare, sistema Ferretti, da Ortona alla stazione omonima;
2. Progetto di una ferrovia da Agropoli a Mercato Cilento.

Di queste due ferrovie abbiamo dato sommarie informazioni quando ne furono presentati i progetti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Mediterranea. — *Materiale rotabile in servizio ed in costruzione al 1° luglio 1892.* — Pari al prospetto del materiale al 31 marzo 1892, pubblicato nel n. 18, pag. 281, compiliamo ora il prospetto al 1° del corrente mese:

Materiale	In servizio	In costruzione	Totale
1. *Locomotive.*			
Numero complessivo . .	1,293	—	1,293
Per ogni chilometro . .	0.2536	—	0.2536
2. *Carrozze.*			
Numero complessivo . .	3,738	2	3,740
Per ogni chilometro . .	0.7322	0.0004	0.7326
3. *Bagaglio.*			
Numero complessivo . .	937	—	937
Per ogni chilometro . .	0.1837	—	0.1837
4. *Carri.*			
Numero complessivo . .	22,241	—	22,241
Per ogni chilometro . .	4.3627	—	4.3627

Ricordiamo che consimile prospetto per la *Rete Sicula* alla stessa data del 1° luglio 1892 abbiamo pubblicato nel n. 30, pag. 471.

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Ammontare dei lavori e delle provviste dei tronchi in costruzione al 1° luglio 1892.* — Facendo seguito a precedente stato (1), pubblichiamo quello al 1° luglio corrente.

Tronco Marradi-Fantino — (Contratto d'appalto in data 30 settembre 1890; consegna dei lavori, 3 ottobre 1890). — Importo presunto dei lavori L. 5,304,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 4,044,436; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 497,235; media giornaliera delle giornate di operai dal principio dei lavori a tutto il 30 giugno 1892 N. 795.

Tronco Fantino-Crespino — (Contratto d'appalto in data 24 luglio 1890; consegna dei lavori 9 agosto 1890). — Importo presunto dei lavori L. 6,351,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 4,385,139; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno suddetto N. 684,870; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 giugno 1892 N. 999.

Tronco Fosso Canecchi-Ronta — (Contratto d'appalto in data 7 maggio 1890; consegna dei lavori, 31 maggio 1890). — Importo presunto dei lavori L. 5,420,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 4,157,622; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno suddetto N. 647,136; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 giugno 1892 N. 857.

Tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo. — Lotto I — (Consegna dei lavori in data 8 giugno 1892; contratto d'appalto in data 23 giugno 1892). — Importo presunto dei lavori L. 884,320; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 24,284; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 2,235; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori al 30 giugno 1892 N. 101.

Lotto II — (Contratto d'appalto 28 marzo 1892; consegna dei lavori 11 aprile 1892). — Importo presunto dei lavari L. 892,500; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 113,269; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 13,459; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori al 30 giugno 1892 N. 168.

Lotto III — (Contratto d'appalto in data 4 aprile 1892; consegna dei lavori in data 11 aprile 1892). — Importo presunto dei lavori L. 827,630; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 135,847; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 15,795; media giornaliera delle giornate d'opera dal principio dei lavori al 30 giugno 1892 N. 197.

Lotto IV — (Contratto d'appalto in data 6 giugno 1892; consegna dei lavori in data 14 giugno 1892). — Importo presunto dei lavori L. 474,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 50,593; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 2,398; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori al 30 giugno 1892 N. 149.

Lotto V — (Contratto d'appalto in data 23 giugno 1892; consegna dei lavori in data 8 giugno 1892). — Importo presunto dei lavori L. 974,550; lavori eseguiti e provviste fatte al 30 giugno 1892 L. 128,108; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori al 30 giugno 1892 N. 3,682; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori al 30 giugno 1892 N. 167.

Stazione di Brescia. — *Per l'ampliamento.* — Riportiamo dalla *Sentinella bresciana* le seguenti notizie sui progetti di cui a suo tempo abbiamo dato ampie informazioni:

« Con Decreto Ministeriale del 12 corrente mese vennero approvati i due progetti controindicati, portanti rispettivavamente le date del 27 dicembre 1889 e 7 agosto 1891.

« Il primo progetto è stato approvato in linea tecnica ed agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, e per poter eseguire tutte le occorrenti espropriazioni.

« Il secondo progetto venne approvato in linea tecnica ed in linea amministrativa per l'importo di L. 685,600, ordinando contemporaneamente che alla esecuzione dei lavori provveda tosto la Società esercente la Rete Adriatica, la quale perciò vi provvederà in nome e per conto del Governo ».

Tramvia del Chianti e Colli Fiorentini. — *Cessione di tutta l'azienda sociale.* — Riportiamo dal *Commercio*, di Milano:

« La Società anonima tramvia del Chianti e Colli fiorentini, in moratoria, ha deliberato di cedere tutta l'azienda sociale — materiale mobile e fisso — al miglior offerente, a condizione però che, pagate tutte le passività, resti agli acquirenti non meno del 10 0|0.

« Il ben noto costruttore signor Cesaroni ha fatto serie proposte d'acquisto, in concorso con altre ditte. Questa soluzione è invocata per spingere con alacrità il compimento dei lavori fino a Greve, per poi proseguire occorrendo. Certo è che le condizioni economiche e di sviluppo di questa ferrovia sono notevolmente migliorate e vanno ognora più migliorando ».

Un telegramma di ieri, 29, da Firenze annunzia: La tranvia del Chianti è stata ceduta a Cesaroni di Genova per un lire 1,750,000. Presto si riuniranno gli azionisti per convalidare il contratto.

Tramvie di Milano. — *Per il prolungamento della linea di Porta Magenta.* — Il 25 corrente è stata presentata alla Giunta municipale un'istanza, coperta da oltre un migliaio di firme di abitanti del sobborgo di Porta Magenta, colla quale, richiamando l'attenzione sul considerevole sviluppo edilizio ed industriale che in questi ultimi anni detto sobborgo ha preso e sul rapido sistemarsi e popolarsi anche delle vie trasversali, che mettono sul Corso Vercelli, si domanda che la linea del Tram la quale attualmente arriva sino al cavalcavia della ferrovia, venga prontamente prolungata sino alla Maddalena, basandosi sull'articolo 4° del Contratto vigente, che « fa obbligo alla Società di prolungare le linee interne di Tram nei sobborghi della città, quando ciò le venga ordinato dalla Giunta, senza che la Società concessionaria possa in qualsiasi caso elevare titolo ad indennizzo qualsiasi ».

Tramvia Genova-Pegli-Voltri. — *Firma del compromesso; prossimo inizio dei lavori.* — A proposito della tramvia Genova-Voltri, intorno alla quale rinviamo i nostri lettori al n. 23, pag. 360, leggiamo nel *Corriere Mercantile* del 27 corrente.

« Ieri l'altro si è finalmente firmato il compromesso tra la Provincia e la ditta concessionaria del Tramvay Genova-Voltri.

(1) Vedi *Prospetto al 1° dicembre 1891*, nel n. 1, pag. 8.

« Non manca che l'approvazione della Giunta amministrativa, la quale non può farsi attendere, e quindi si porrà mano ai lavori che è nell'interesse dell'impresa di compiere nel più breve termine possibile ».

Tramvia Piacenza-Codogno-Cremona. — *Comitato promotore.* — Annunciano i giornali locali che a Cremona si è costituito un Comitato per promuovere la costruzione d'una tramvia Cremona-Piacenza per Codogno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo.— *Prodotti di giugno 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di giugno 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892	Giugno 1891
Passeggieri trasportati	Num.	115,090	111,244
» introito	L.	323,000	349,169.56
Bagagli e cadaveri	Tonn.	430	451
» introito	L.	36,700	40,206.63
Bestiame trasportato	Capi	4,450	5,785
» introito	L.	10,300	23,427.24
Merce trasportata	Tonn.	63,300	60,380
» introito	L.	660,000	609,038.94
Introito complessivo	»	1,030,000	1,021,842.37
» chilometrico	»	3,872.18	3,841.51
Proventi diversi	»	45,000	44,571.02
Introito generale	»	1,075,000	1,066,413.39
Spesa complessiva	»	585,000	572,458.96
» chilometrica	»	2,199.25	2,152.10
Introito netto	»	490,000	493,954.43

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Germaniche. — *Linea strategica Carlsruhe-Strasbourg.* — Oltre le due ferrovie di Kehl e di Maxan colleganti Carlsruhe e Strasbourg, una terza, staccantesi dalla stazione di Röschwoog della linea Strasbourg-Lauterbourg, unirà entro il biennio le due capitali; questa terza linea procurerà tra esse un raccorciamento di 27 chilometri.

I lavori debbono aver principio prossimamente ed essere compiuti per il 1° aprile 1895. La linea sarà a doppio binario e passerà il Reno a Roppenheim.

Le spese per la costruzione della linea sino a metà del ponte sul Reno, ossia per la parte sul territorio badese, ammontano complessivamente a 19,228,000 marchi (1) e cioè: marchi 10,778,000 per la costruzione della linea e marchi 8,450,000 per l'ampliamento delle stazioni ed accessori; di questa spesa complessiva sul territorio badese l'Impero pagherà 9,985,750 marchi.

L'importo del ponte sul Reno è valutato a 4,072,000 marchi, la metà dei quali sarà pagata dal Gran Ducato di Baden. Sarà questo il decimo ponte che riunisce la rete ferroviaria badese alla riva sinistra del Reno; gli altri ponti sono situati a Mannheim, Ludwigshafen, Schwezingen-Spire, Philippsbourg-Germersheim, Maxau, Kehl, Brisach, Mullheim, Huningue e Basilea.

Ferrovie Spagnuole. — *Progetto di ferrovia elettrica sotterranea a Madrid.* — Annuncia la *Gaceta de los ferro cariles* che fu presentato alla Camera un progetto di ferrovia sotterranea.

Questa comprenderebbe quattro linee principali, fornita ciascuna, oltrechè delle stazioni estreme, di cinque o sei stazioni intermedie.

Ciascuna stazione avrebbe comunicazione alla superficie mediante ascensori elettrici. Le pendenze non oltrepasserebbero il 0.025, ed il raggio minimo delle curve sarebbe di m. 150.

Alla forza motrice si provvederebbe con stazioni idroelettriche stabilite sulle rive del Tago e del Gamara, capaci di produrre una forza disponibile di 4,410 cavalli vapore. Questa forza, tenendo conto dello sperdimento nel trasporto, potrebbe essere convertita in una corrente elettrica di 10,000 *volts* e di una intensità di 200 *ampères*. Essa sarebbe distribuita in modo da non far circolare due treni per volta su di una medesima linea, e ciò per evitare gli scontri.

I treni viaggiatori circolerebbero dalle 8 del mattino alle 11 di sera; il tempo rimanente sarebbe riservato per la circolazione dei treni merci. I treni viaggiatori sarebbero composti di una o più vetture automatiche, che riceverebbero la corrente da una rotaia centrale; ciascuna vettura sarebbe munita di potente freno.

Il progetto ebbe ottima accoglienza a Madrid dal Ministero del « fomento » e dall'alcade e fu accettato all'unanimità dalla Commissione delle *Cortes.*

Ferrovie negli Stati Uniti del Nord d'America. — *Sviluppo delle costruzioni ferroviarie nel 1891.* — Diamo per ogni singolo Stato dell'Unione Americana e per taluno di quelli finitimi il prospetto, della lunghezza in miglia, delle ferrovie costrutte nel 1891:

Alabama	175.1	Oregon	53.8
Arkansas	68.5	Pennsylvania	241.7
California	151	Rhode Island	4
Colorado	147.1	Carolina del Sud	189.5
Florida	55	Dakota del Sud	92.1
Georgia	212	Tennessee	165.7
Idaho	20.4	Texas	158.2
Illinois	68	Utah	79
Indiana	17.6	Vermont	19.5
Iowa	28.4	Virginia	182
Kansas	1.4	Washington	232.2
Kentucky	39.5	Virginia occidentale	191.2
Luisiana	158.4	Wisconsin	111.9
Maine	6	Wyoming	50.4
Maryland	3		
Massachusetts	7.8	*Stati Uniti*	4,011.5
Michigan	97.4	Albert	151.5
Minnesota	111.6	Colombia inglese	67
Missuri	44.2	Manitoba	90
Montana	186.2	New Brunswick	21.5
Nebraska	45	Nova Scotia	7
New Hampshire	10.5	Ontario	70.3
New Jersey	57.5	Quebec	55
Nuovo Messico	19.5	Messico	360.9
New-York	164.3		
Carolina del Nord	105.9	*Stati finitimi*	823.2
Dakota del Nord	101.3		
Ohio	131.7	Totale generale	4,818
Oklohama	5.7		

Per richiamo a lunga serie di precedenti notizie statistiche sullo sviluppo, stato economico ed esercizio, ecc., delle ferrovie negli Stati Uniti del Nord d'America, vedi sotto questa rubrica, numeri 7 e 5 del corrente anno.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Per la rete Tunisina.* — Ricordando anzitutto che sin dal suo inizio abbiamo seguito lo svolgimento della questione del progetto di nuove costruzioni ferroviarie nella Tunisia per opera del Governo francese (1), riportiamo dal *Journal des Transports* le seguenti notizie circa lo stato in cui trovasi ora la questione stessa.

La conferenza consultiva ha compiuto i suoi lavori il 18 corrente. Essa ha emessi voti per la costruzione di 424 chilometri di ferrovie, ed ha domandato:

1° La costruzione urgente della linea di Biserta;

2° La riduzione allo scartamento di un metro della linea

(1) Il *Marco* equivale a lire 1.23.

(1) Nel n. 1 del 1891, pag. 10: *Studi per collegare la rete Tunisina colla rete Algerina.* — Nel n. 2 del 1891, pag. 22: *Stato della rete Tunisina;* ed a pag. 23: *Progetto di nuove linee nella Tunisia.* — Nel n. 7 del 1892, pag. 106: *Concessione di nuove linee sul territorio tunisino alla Compagnia Bona-Guelma.* — Nel n. 10 del 1892, pag. 153: *Disegno di legge presentato alla Camera francese dei Deputati circa le nuove ferrovie Tunisine.* — Nel n. 24 del 1892, pag. 330: *Il compimento della rete Tunisina alla Camera francese* (risposta del Ministro degli Esteri ed una interpellanza).

da Tunisi ad Hamman-Lif ed il prolungamento per Soliman a Menjel della linea che sarà ulteriormente continuata sino a Kelibia, due linee costruite a spese del Governo tunisino e concesse in esercizio alla Bona-Guelma;

3° L'impianto di una rete a scartamento ridotto, costrutta ed esercitata dal Governo tunisino, comprendente da Tunisi a Nebeul per Mornag, Khangat, Grombalia e Hammanet; poscia la costruzione della linea da Tunisi a Susa per Zaghouan, Ramel ed Enfida; infine la costruzione del raccordamento da Zaghouan alla pianura del Fahs;

4° La costruzione di una linea da Susa a Kairouan;

5° Da Susa a Mokine, per prolungarla poscia sino a Sfax.

Questi lavori saranno effettuati mercè i 22,000,000 di franchi provenienti e dalla riserva e da una parte dei benefici della conversione, che ammontano a 10,000,000 di franchi.

Notizie Diverse

Necrologie. — Il 26 corrente è morto a Roma il comm. ing. **GIOVANNI OBERTY**, Direttore Generale dei ponti e strade al Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettore del Genio Civile.

Egli era nato a Chieti nel 1823. Fu ingegnere di grande merito, funzionario integerrimo, molto amato dai suoi dipendenti. Veniva dalla Scuola di Ponti e Strade di Napoli; e aveva percorso, in 48 anni di servizio, tutta quanta la carriera tecnica, pervenendo nel 1886 all'alto ufficio che tanto degnamente occupava, e nel quale era garanzia di onestà e di rettitudine scrupolosa.

Ai funebri presero parte, in lungo corteo, funzionari ed amici. Reggevano i cordoni del carro — ornato di belle corone, fra cui quelle del Ministero e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della Amministrazione della Rete Sicula, ecc. — l'on. Sani, Sottosegretario di Stato per i Lavori Pubblici, l'on. Valsecchi, Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il comm. Ripa di Meana, Ispettore Generale delle Strade Ferrate, ed altri Capi Servizi dei Ministeri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio.

Prima che il corteo si sciogliesse, l'on. Sani, in un breve e commovente discorso, ha ricordato le doti dell'estinto deplorandone la perdita.

— È morto, in età di anni 84, **TOMMASO COOK**, il fondatore della conosciuta Casa di viaggi mondiali *Thomas Cook and Son*, di Londra; del cui cinquantenario di fondazione, solennemente celebrato colà, dicemmo nelle « Informazioni » del n. 30 del 1891, pag. 478.

Cominciando da modesti tentativi, Tommaso Cook ha a poco a poco tracciato sulla terra una vasta ed ordinata rete di viaggi, ed ha reso facili le più difficili escursioni. Le prime prove del suo ingegnoso sistema di viaggi ebbero luogo tra Londra e Leicester, poi da Londra ad Edimburgo, poi raggiunse Parigi prima per la via di Dieppe, poi per tutte le linee possibili. Da Parigi alla Svizzera era facile il cammino, e presto anche l'Italia venne compresa nel tracciato; e dall'Italia si estendeva in Turchia, nell'Asia Minore, in Terra Santa e stabiliva una succursale del suo stabilimento a Gerusalemme.

Al Cairo il Cook innalzava l'albergo dello Shepherd e da quel centrale ed importantissimo emporio estendeva il suo dominio sul Nilo e nel Sudan; otteneva per sè il controllo di tutti i battelli a vapore e prendeva viva parte nella ricerca dello sventurato Gordon.

Fondava pure un albergo a Luxor, dove gl'inglesi ritrovavano il *comfort* della madre patria e da cui potevano intraprendere interessanti e facili escursioni alle tombe dei re Faraoni, alle cateratte famose del Nilo, ad Assuan.

Ma lo spirito intraprendente di questo ardito impresario non pareva ancora soddisfatto; ed egli organizzava una spedizione nell'India, e così in breve rendeva un viaggio intorno al mondo facile e comodissimo.

In Occidente pure estendeva il suo dominio, ed al suo ufficio in Piccadilly-Street si ottenevano a buon prezzo i biglietti per New-York, Chicago, New-Orleans, San Francisco, Melbourne, Sydney e Brisbane.

Egli possedeva l'arte di condurre all'epoca migliore i suoi viaggiatori sui declivi poetici e terrorizzanti del Vesuvio, nelle terre leggendarie dell'Oriente, alla fiera mondiale di Nijni-Nowgorod, al glaciale palazzo di Montréal.

Il gran segreto del successo del Cook stava in ciò ch'egli sapeva rendere facile, comodo ed economico il viaggio più complicato.

Le grandi Compagnie marittime e ferroviarie conobbero il vantaggio che arrecavano queste spedizioni e trattarono i viaggiatori forniti dei biglietti del Cook con i maggiori riguardi; e le succursali della formidabile e protettrice istituzione divennero luoghi di ritrovo e di protezione per i viaggiatori inglesi.

Vettura elettrica. — Il periodico *L'Industria* annuncia che l'officina Carli e C. di Castelnuovo (Garfagnana) ha costrutto una vettura elettrica da servire sulle strade ordinarie, la quale offre notevoli perfezionamenti, solidità, leggerezza ed anche non poca eleganza.

La forza motrice è fornita da una batteria di dieci accumulatori, racchiusi in cassette di ebanite; l'energia è comunicata ad un piccolo motore per mezzo di un commutatore-regolatore di 8, 12, 16 e 20 *volts;* la carica può durare 10 ore. Alle discese ed alle fermate non si consuma alcuna energia. Il motore ha la potenza di un cavallo-vapore; assorbe 942 *watts* e ne restituisce 736. Fa 3000 giri al minuto, e può senza pericolo andare sino a 15,000 giri, a cagione della grande leggerezza dell'indotto.

La vettura è provvista di lampade elettriche, di una soneria, di un freno, di valvole di sicurezza fusibili, di un commutatore di rotazione, d'una guida a manico, ecc. Essa ha m. 1.80 di lunghezza, 1 metro di larghezza e m. 1.20 di altezza, e pesa in tutto 140 chilogrammi.

Ricordiamo poi come nel n. 39 del 1891, pag. 625, il *Monitore* abbia date minute notizie di due vetture per strade comuni: l'una sistema Malignani a trazione elettrica, l'altra sistema Serpollet a trazione a vapore.

Rete sottomarina del globo. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche a Berna ha pubblicata testè una nomenclatura particolareggiata dei cordoni che formano la rete sottomarina del globo.

Secondo questo interessante documento, le Amministrazioni governative del globo posseggono insieme 880 cordoni, aventi una lunghezza totale di 14,480 miglia marine e uno sviluppo di conduttori di 21,560 miglia (1).

Come lunghezza di cordoni, viene prima l'Amministrazione francese, con 3,460 miglia, ripartita in 54 cordoni. Come numero, la Norvegia viene la prima con 255 cordoni, non avendo insieme che una lunghezza di 240 miglia. Finalmente, come sviluppo dei fili conduttori, l'Amministrazione inglese è di gran lunga la più importante, con 5486 miglia di conduttori ripartiti su 145 cordoni, aventi una lunghezza totale di 1588 miglia.

Le Società private, in numero di 28, possiedono 288 cordoni, aventi una lunghezza di 125,864 miglia e uno sviluppo di conduttori di 127,632 miglia.

Le Società francesi, in numero di 2 soltanto, la Società francese del Telegrafo di Parigi a New-York e la Società francese dei Telegrafi sottomarini, hanno 18 cordoni, aventi insieme una lunghezza di 7,249 miglia nautiche. La più importante di queste Società private è l'*Eastern Telegraph Company*, che ha l'esercizio di 75 cordoni di una lunghezza totale di 25,374 miglia.

Il numero totale dei cordoni sottomarini del globo è di 1,168, di una lunghezza complessiva di 140,344 miglia, ossia circa 260,000 chilometri.

Bilanci delle Esposizioni universali dal 1851. — Giusta la promessa fatta nel n. 29, pag. 459,

(1) Il *miglio geografico o marino* equivale a m. 1852.10.

annunciando l'Esposizione universale di Parigi del 1900, riassumiamo dalla *Westdeutsche Allgemeine Zeitung* le seguenti considerazioni e statistiche sulle Esposizioni universali tenutesi dal 1851.

Le Esposizioni di Berlino (1879), Amburgo, Stuttgart, Norimberga e Dusseldorf hanno dato un benefizio da uno a due milioni di marchi; quelle di Londra (1851) e di Parigi (1889) hanno bastato a compensare le spese; quelle di Vienna, di Parigi (1867 e 1878) e di Brema hanno avuto un *deficit* di 13 milioni di fiorini per Vienna, di 13 milioni di franchi per Parigi (1867) e di 29 milioni per Parigi (1878).

È bensì vero, come con molta imparzialità rileva il giornale tedesco, che i *deficit* diretti dell'Esposizione di Parigi furono largamente compensati dai proventi indiretti. Il movimento dei forestieri si è aumentato nel 1867 a Parigi di 250,000 e nel 1878 di 300,000 persone, senza tener conto di quelle alloggiate nelle case private.

Nel 1889 l'Esposizione è stata visitata da 1,500,000 forestieri e da 500,000,000 di francesi. Nello stesso anno l'esportazione francese ha raggiunto 3,704 milioni di franchi, mentre nel 1888 essa è stata di 3,247 milioni; in questo stesso periodo l'esportazione tedesca diminuiva di 96 milioni nel 1889 e di 153 milioni di marchi nel 1890.

L'Esposizione di Parigi del 1889 ha prodotto un beneficio netto di quattro milioni; oltre a ciò l'aumento delle rendite delle ferrovie è stato di 70 milioni; quello del dazio di Parigi di 11 milioni; quello dei teatri parigini di 10 milioni. Il movimento dei forestieri ha avuto la stessa marcia ascendente apportando a Parigi delle somme considerevoli.

La *Westdeutsche Allgemeine Zeitung* calcola 500 franchi la spesa media di ciascuno dei 1,500,000 forestieri che hanno visitato l'Esposizione del 1889, ossia L. 750 milioni il denaro che essi hanno lasciato in Francia. Quel giornale aggiunge a questa somma — in ragione di 60 franchi per persona, che è una cifra modesta — le spese fatte a Parigi dai milioni di provinciali, ed in tal modo trova ancora 300 milioni. Riassumendo, l'Esposizione del 1889 ha portato alla Francia più di un miliardo, senza contare gli acquisti fatti dai forestieri, le relazioni che sono state annodate e il vigoroso impulso che ne hanno avuto il commercio e l'industria francese.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Elaborati per *fornitura di rotaie* * in due lotti.

Rete Adriatica. — L. 101,014.61 *, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, per lavori nelle *stazioni di Trinitapoli* (linea Bologna-Otranto) *Galatina, Nardò Galatone* ed *Alezio* (linea Zollino-Gallipoli);

L. 32,721.25 *, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, per lavori nelle *stazioni di Trani, Ofantino* e *Bisceglie*.

L. 10,100 per i lavori occorrenti alla sistemazione del torrente Rabbiano, presso Spoleto, al chilom. 135.780 da Roma, della linea Orte-Falconara.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia. — Progetto di appalto per la fornitura dei meccanismi fissi occorrenti per i tronchi Ghiare-Ostia, Ostia-Borgotaro e Borgotaro-Guinadi. Spesa complessiva L. 37,657.80;

L. 30,000 pel rimboschimento della falda a monte della ferrovia fra le progressive 6.082.08 e 6.533.38 del tronco da Ostia a Borgotaro.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Lucca-Viareggio. (Genio Civile di Lucca). — L. 9360 per lavori di rialzamento delle banchine fra i chilometri 7.371.47 e 7.805.44 e fra i chilometri 13.086.60 e 18.577.21.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — 11 agosto 1892, ore 10 ant. — *Appalto ad unico incanto* * per la fornitura di scambi, ecc., per armamento stazioni tronchi Rocca Ravindola-Isernia della *linea Caianello-Isernia* e Casarsa-Spilimbergo della *linea Casarsa-Gemona*.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Cardito — Napoli — (2 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla canalizzazione dell'acqua di Serino nell'interno di questo Comune ed alla corrispondente conduttura per le acque di scarico. Importo L. 51,000 (Vedi n. 26).

Comune di Gossolengo — Piacenza — (4 agosto, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione della casa comunale ed annesse scuole comunali in Gossolengo. Importo L. 26,810.71. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 3000. Fatali 19 agosto, ore 12 merid.

Comune di Pegli — Genova — (5 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura della nuova strada ai villini di Pegli. Importo ridotto L. 78,980 (V. n. 28).

Prefettura di Roma (5 agosto, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine Bellegra-San Vito alla comunale Bellegra-Rocca San Casciano. Importo ridotto L. 37,707.21.

Municipio di Torre Santa Susanna — Brindisi — (6 agosto, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria Torre San Pancrazio. Importo L. 63,000. Cauz. provv. L. 6000.

Genio Militare — Napoli — (6 agosto, ore 10 ant, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione dipendenti dal Comando Locale del Genio Militare di Salerno dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1895 pei fabbricati militari delle piazze di Salerno, Cava, Nocera, Scafati e Persano. Importo L. 70,500. Cauz. L. 7100.

Municipio di Rho — Milano — (8 agosto, ore 10 ant, 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 64,625.30. Cauz. L. 6500. Fatali 25 agosto, ore 12 meridiane.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (10 agosto, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dei canali della bonifica in destra del Volturno per il quadriennio 1892-96. Importo ridotto L. 68,235.77 (V. n. 23).

Municipio di Butera – Caltanissetta — (12 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada che dalla provinciale Riesi-Vigne Vanasco arriva alla provinciale Butera-Burrone-Contrasto (metri 9674.51). Importo L. 97,114.36, oltre lire 12,885.64. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 9 settembre.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (6 agosto, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **stagno** in pani ed in verghette. Importo ridotto L. 48,445.14 (V. n. 28).

R. Fonderia — Genova — (9 agosto, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro:** chilog. 5400 scelto in lamiera grossa; chilog. 2900 in lamiera mezzana; chilog. 1700 in lamiera sottile a L. 0.60. Importo L. 6000. Cauzione L. 600. Consegna a giorni 60.

— (10 agosto). — Fornitura di **ferro:** chilog. 10,000 ordinario in verghe a L. 0.35; chilog. 4000 scelto in verghe a L. 0.40. Importo L. 5100. Cauzione L. 510. Consegna a giorni 50.

— (11 agosto). — Fornitura di **ferro** fino in verghe, chilogrammi 26,000 a L. 0.50. Importo L. 13,000. Cauzione L. 1300. Consegna a 60 giorni.

— (12 agosto). — Fornitura di chilogr. 3000 di **acciaio** in masselli a L. 0.67. Cauzione L. 210. Consegna a giorni 60.

— (13 agosto). — Fornitura di **acciaio** dolce, chilog. 6400 piatto; chilog. 7700 quadro; chilog. 5900 tondo a L. 0.70. Cauzione L. 1400. Consegna a giorni 60.

Direzione delle Torpedini — Spezia — (12 agosto, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di **ferro** in 3 lotti:

1° lotto, finissimo in verghe tonde, quadre e piatte a L. 0.36. Imp. L. 19,782. Cauz. L. 1980. Consegna all'Arsenale di Spezia;

2° lotto, in verghe angolate a L. 0.39. Importo L. 2006.40. Cauzione L. 200. Consegna all'Arsenale di Napoli;

3° lotto, in lamiere a L. 0.42. Importo L. 7566. Cauz. L. 760. Consegna all'Arsenale di Venezia. Fatali 5 settembre, ore 12 mer.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Marcel Fonreau, Parigi: 12 anime per trapani. L. 7600;

Arch. Eadic and. C., Glasgow: composizione magnetica anticorrosiva e liquida, L. 5800;

Id., id., id., L. 2100;

Anchor Tube C., Birmingham: tubi di ferro, L. 9700:

Francesco Glisenti, Brescia: acciai diversi e acciai per strumenti, L. 106,618.50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Consorzio ferroviario Interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza-1874. — Dal 2 gennaio 1893 saranno pagate le obbligazioni della serie 57ª e 67ª.

Prestito per la ferrovia Conegliano-Vittorio. — Dal 1° agsoto pagamento delle obbligazioni estratte: n. 120 — 130 — 261 — 319 — 343 — 420 — 439 — 467 — 509 — 522 — 528 — 576 — 587 — 929 — 1314 — 1528.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Luglio 23	Luglio 30
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 643	644
»	» Mediterranee		» 513.50	517
»	» Sicule		» 605	605
»	» Sarde (preferenza)		» 280	280
»	» Palermo-Marsala-Trapani		» 345	345
»	» Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 542.50	544.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 281	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
»	»	» 2ª emiss.	» 298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	» 483.50	483.50
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 432.50	434.50
»	»	Meridionali	» 305	305
»	»	Sarde, serie *A*	» 303.50	304.50
»	»	» serie *B*	» 300	300.50
»	»	» 1879	» 298.50	300
»	»	Pontebba	» 447	453
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 316.50	318.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103	103

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Luglio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,365,904 65	1,396,404 97	— 30,500 32	48,017 72	92,775 97	— 44,758 25
Bagagli e cani	59,993 62	57,236 00	+ 2,757 62	1,679 53	3,446 78	— 1,767 25
Merci a G.V. e P.V. acc.	273,333 24	274,579 14	— 1,245 90	9,092 24	16,226 98	— 7,134 74
Merci a P. V.	1,490,570 41	1,342,287 46	+ 148,282 95	56,272 18	113,082 22	— 56,810 04
TOTALE	3,189,801 92	3,070,507 57	+ 119,294 35	115,061 67	225,531 95	— 110,470 28
	Prodotti dal 1° al 20 Luglio 1892.					
Viaggiatori	2,578,943 47	2,567,242 46	+ 11,701 01	93,190 28	170,565 43	— 77,375 15
Bagagli e cani	118,428 02	111,754 79	+ 6,673 23	3,395 24	6,729 93	— 3,334 69
Merci a G. V. e P.V. acc.	567,044 94	563,368 69	+ 3,676 25	17,285 23	33,293 76	— 16,008 53
Merci a P. V.	2,999,452 26	2,655,627 65	+ 343,824 61	113,946 18	223,725 76	— 109,779 58
TOTALE	6,263,868 69	5,897,993 59	+ 365,875 10	227,816 93	434,314 88	— 206,497 95
	Prodotto per chilometro					
della decade	761 11	739 35	+ 21 76	126 86	341 20	— 214 34
riassuntivo	1,494 60	1,420 18	+ 74 42	251 18	657 06	— 405 88

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Luglio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4.612.20	12.306.75	1.172.15	1.318.25	3.741.65	4.324.15	8.628.40	4.915.80	2.865.80	5.315.75	4.715.85	1.260.15
Bagagli e Cani	87.65	241.95	21.60	7.20	38.40	6.15	78.10	61.60	60.70	47.70	67.55	10.25
Merci a G· V· e P· V. Accel.	741.25	2.171.90	107.80	139.45	420.10	112.80	219.45	615.25	288.15	881.25	706.10	37.60
Merci a P. V.	4.371.70	6.942.95	1.219.20	2.316.90	1.319.60	31.60	1.822.45	2.335.70	1.490.95	3.581.50	1.847.90	265.70
Totali	9.812.80	21.663.55	2.520.75	3.781.80	5.519.75	5.474.70	10.748.40	7.928.35	4.703.60	9.826.20	7.337.40	1.573.70

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso Importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.		11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.	Via Folkestone	1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) . Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	Déjeun.						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna. . . . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1.2. cl.	1.2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	(1)11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.			—	—	12 23 a.	
Calais-Mar			Via Folkestone	3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 28 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1851
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Tedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Bos igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Cavalerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Sgangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificasione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . :00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 6 Agosto 1892. NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubbblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

(*Continuazione — Vedi N. 21, 24, 25 e 29*).

Per la parte delle maggiori spese che hanno radice nei litigi, il signor Ministro non crede che il passato dia la giusta misura per le valutazioni dell'avvenire, e nella lettera con cui accompagnava le risposte ai quesiti della Commissione formulatigli, così si esprimeva:

« È da osservare infine, circa le transazioni e vertenze, che se l'esperienza del passato potrebbe far presagire qualche delusione rispetto a maggiori spese, una esperienza più recente prova che il più lento procedere dei lavori dà all'Amministrazione maggior tempo e calma per l'esame delle singole questioni, presenta, in ordine alla definizione delle vertenze, risultati incoraggianti per una più facile ed economica sistemazione delle liquidazioni future ».

Certo sarebbe più semplice e chiaro provvedere direttamente alla maggiore spesa, già constatata sulle 19 linee, tanto più che si tratta di linee già ultimate e aperte all'esercizio, e reintegrare il fondo dei 50 milioni, ponendolo in grado di corrispondere ai bisogni che si verranno maturando per liquidazioni, vertenze, maggiori spese sulle linee della tabella *A* della legge del 1888. Ma a questo non si potrebbe addivenire con carichi diretti del bilancio.

Come è pur certo che a misura che saranno ultimate le linee della tabella *A*, occorreranno maggiori mezzi per i titoli ora accennati, anche perchè molte controversie che insorgono durante i lavori sono rimandate ai collaudi e alle finali liquidazioni; però se si provvederà, in tempo breve, con annualità per talune ferrovie, si potrà valersi dei residui che non fossero stati impegnati fino a quel momento e che rimarranno quindi disponibili quando si provveda in altro modo, che non sia la costruzione diretta da parte dello Stato, alla costruzione delle linee.

In ogni evento, e per le linee già aperte all'esercizio, si potrà provvedere con legge di maggior spesa. Sarebbe una non gradita soluzione cotesta, ma ai debiti contratti conviene pure pensare, e d'altronde le leggi di maggiori spese in materia ferroviaria non sono un privilegio dell'Italia, e comunque si proceda, ve ne è una parte che è insita nel genere dei lavori, che non si possono, anche con uno studio accurato sul terreno, prevedere in tutte le loro particolari disposizioni.

Intanto, a prendere sollecitamente un partito, consiglia anche l'ammontare delle somme che negli esercizi avvenire dovranno essere pagate agli appaltatori che ne fecero anticipazione giusta la legge del 1882. La somma da restituire è di L. 6,620,469, secondo il cômputo dell'Amministrazione.

È questo, delle maggiori spese, il punto più arduo; ma il signor Ministro ha dichiarato alla Giunta che con lo stanziamento dei 180 milioni e con i residui egli, regolando le liquidazioni e rivolgendo ogni cura ai litigi e alle maggiori spese, riteneva di provvedere a tutti i pagamenti che verranno a maturità nel quinquennio.

Non si può omettere di ripetere che non è da ora che si è adottato il sistema di commisurare gli stanziamenti sulle previsioni dei pagamenti da venire a maturità durante l'esercizio, e che il conto degli impegni non è il conto dei pagamenti. La massa dei residui, da tanti mai esercizi sempre ricomparente nel bilancio consuntivo del Ministero dei Lavori Pubblici, sta a farne chiara testimonianza.

Comunque si voglia apprezzare la situazione, pare che impegni nuovi siano da assumere con molta cautela, e i 30 o 40 milioni in questi primi esercizi, torna inutile illudersi, saranno sufficienti a mala pena a soddisfare agli impegni esistenti ed a quelli di una necessità improrogabile. L'odierno disegno di legge deve ritenersi quale un provvedimento transitorio che permetta di procedere alla liquidazione del passato, e di apparecchiare sicuri elementi per le risoluzioni avvenire. Quanto più nella interpretazione gli sarà dato tale carattere, tanto meglio si corrisponderà alla

vera necessità del tempo presente, tanto più sicuramente si sarà provveduto a che l'avvenire non sia fecondo di dolorose sorprese e di gravi perturbazioni al bilancio dello Stato. Non intende il Governo, e lo ha dichiarato il Presidente del Consiglio davanti la Giunta, che le leggi in materia di ferrovie non debbano essere integralmente eseguite, ed è certo che, volendo procedere a concessioni, anche con uno stanziamento di annui 30 milioni, si può risolvere quanto rimane di ferrovie da costruire, e in ogni caso, se il gettito delle imposte riprenderà a salire, allora e questo delle ferrovie e altri problemi troveranno condizioni facili a qualunque risoluzione. Ma oggi sarebbe grave imprudenza non tener conto della situazione finanziaria, e procedere a cuor leggiero ad assumere impegni che o ci condurrebbero a ritornare al sistema delle grosse emissioni, o ad aggravare il bilancio in una misura che renderebbe necessarie nuove e dure imposte. Non dimentichiamo due cose: che per qualche esercizio ancora la spesa viva per costruzioni ferroviarie si aggirerà intorno ai 100 milioni, somma di molto superiore a quella del tempo passato, anche perchè si tratta di sole costruzioni; che gli oneri per le emissioni già compiute di titoli ferroviari cresceranno negli anni prossimi avvenire in una grave misura.

Devesi avere fede nell'avvenire del nostro paese: però le spese di cui è caricato il futuro sono rilevantissime, e la ponderazione ad aggiungerne di nuove, sempre doverosa, ora è divenuta un'assoluta necessità.

Venendo all'esame della tabella annessa al disegno di legge, sulle linee che vi sono contemplate non ci accadrà di fare lungo discorso, perchè a illustrare gli stanziamenti concorrono gli allegati.

Sulla Parma-Spezia lo stanziamento è richiesto, oltre che a soddisfare agli impegni, a pagare le maggiori opere in corso su quella linea tanto necessaria e feconda di tante sorprese in fatto di spesa; lo stanziamento sarebbe di L. 9,800,000, di cui si chiedevano L. 7,256,332 nell'esercizio 1892-93, ridotte nella tabella modificata a L. 4,756,332.

In questa somma è compresa la costruzione della diramazione da Sarzana a S. Stefano, del presunto importo di L. 1,820,000. Non costruendola, si avrebbero, in luogo di chilometri 7, chilometri 39 di maggior percorso per gli istradamenti e per i treni da Pisa per Milano; oltre di che, a renderla necessaria, concorrono anche le ragioni militari.

Ma è un tronco di linea piana e di facile costruzione, che in pochissimo tempo può essere eseguito. Abbiamo chieste le previsioni circa l'apertura all'esercizio di questa linea, e l'Amministrazione ha risposto che l'apertura all'esercizio dell'intera linea Parma-Spezia dipende dall'ultimazione dei tronchi Ghiare-Ostia, Ostia-Borgotaro, Borgotaro-Guinadi.

Contrattualmente, i primi due tronchi dovrebbero trovarsi compiuti nel 1892, ma siccome vi ha ritardo nello sviluppo dei lavori, in conseguenza del quale si prevede che sarà oltrepassato il termine di ultimazione del contratto, così si ritiene che la loro apertura all'esercizio non potrà farsi che contemporaneamente al tronco Borgotaro-Guinadi, che sarà compiuto per l'agosto 1893. Se si considera che al 15 dicembre i residui per la Parma-Spezia sommavano a lire 14,450,090 e la eccedenza degli impegni sugli stanziamenti saliva a sole L. 313,761, e la media dei pagamenti nel biennio non fu mai superiore a circa L. 10,000,000 anche quando i lavori erano accelerati, sembra quindi che la proposta riduzione possa essere accettata.

Per la Faenza-Firenze, l'autorizzazione della spesa fu tutta tradotta in stanziamenti e manca alla sua ultimazione il tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo, di chilometri 8, e di una spesa presunta di L. 4,273,000. L'importanza di questa ferrovia, specialmente dal lato militare, e la grave spesa fino ad ora sostenuta, improduttiva, se il breve tronco non si costruisce tosto, non lasciano dubbio che sia da approvare la maggiore spesa che si chiede e che farà carico ai venturi esercizi. L'Amministrazione ritiene occorrano 16 mesi dall'appalto del tronco suaccennato all'apertura della linea all'esercizio.

Il tronco Cosenza-Pietrafitta è appaltato; si tratta di provvedere alla eccedenza degli impegni sulle somme disponibili. L'appalto è un fatto compiuto, quindi a che delle osservazioni?

Per quanto riguarda la Cuneo-Ventimiglia, si pensa di provvedere per ora a ciò che occorrerà per giungere a Vievola; il salire più su fino a Tenda, è argomento da studiare, come è argomento grave il tracciato per la discesa a Ventimiglia. Il sistema Abt, che qui e in altri luoghi si pensa d'applicare per il proseguimento dei lavori, è oggetto di studio da parte dell'Amministrazione. Nel caso presente, trattandosi di una linea che ha obbiettivi internazionali, l'applicazione può sembrare non scevra di inconvenienti.

Il signor Ministro crede di poter togliere dalle primitive proposte per l'esercizio 1892-93 L. 500,000, essendovi un residuo di L. 8,729,284, e nessuna osservazione si crede di dover fare in proposito.

Si intende di condurre tosto innanzi la Avezzano-Roccasecca a Civita d'Antino, e sono chilometri 11,300 con un preventivo di spesa di circa L. 5,300,000; rimarranno di poi altri chilometri 21,500 e il valico dei Palentini per arrivare ad Avezzano. La linea ha una disponibilità di lire 3,261,654.

Di quanto rimaneva a compiere della Parma-Brescia-Iseo si è già fatto l'appalto in questi giorni, meno per il doppio binario da S. Zeno a Brescia, sulla Cremona-Brescia; quindi rimane ben poco per soddisfare ai bisogni della sua intera costruzione.

Il tronco Capezzano-S. Severino, lungo chilometri 10, e che costerà oltre i 5 milioni, rimane ancora a costruirsi per rendere efficace la Salerno-S. Severino, che, se breve di percorso, ha dato luogo a non lievi difficoltà e ha reso necessaria la costruzione di una galleria elicoidale per salire dalla bassa all'alta vallata dell'Irno.

È egli necessario che si proceda solleciti a questo appalto? Ragioni a farlo si possono trarre e dall'obbiettività della linea e dal breve tratto che manca a compierla e dall'aversi risolute tutte le questioni tecniche.

Sulla S. Arcangelo-Fabriano siamo a questo, che sono appaltati due tronchi, l'uno da Fabriano a Pergola, l'altro da Urbino ad Acqualagna.

Da Fabriano a Pergola si andrà per la stazione di Fabriano; ma se, quando sarà ultimato il tronco Urbino-Acqualagna, non si avrà in costruzione o finito il tronco da Acqualagna a Pergola, il materiale mobile e d'armamento dovrà essere portato con i carri lungo le vie ordinarie e sarà poco decoroso spettacolo. E se il tronco Urbino-Pergola finito non si armerà e eserciterà, a chi ed a che la manutenzione e la conservazione delle opere?

Da Boiano a Bosco Redole, punto così disputato dell'attacco della Solmona-Isernia-Campobasso alla Benevento-Campobasso, rimane a compiere il tronco Boiano-Isernia per chilometri 26 e L. 9,617,500. La ferrovia Solmona-Isernia è data in concessione, e in concessione poteva per disposizione di legge essere costrutta la Isernia-Campobasso. Ma gli accordi non si poterono stringere nel passato; ne rimane tuttavia facoltà al Governo per l'art. 1° della legge del 1888, e potrebbe valersene a sollievo dei bilanci futuri e ad assicurare la costruzione sollecita dell'intera linea Solmona-Isernia-Campobasso.

Il maggior costo di costruzione del tronco Formia, fin sotto Minturno della Sparanise-Gaeta, e la Roma-Segni, hanno stanziamenti prescritti da contratti stipulati con la Società del Mediterraneo.

Per il materiale metallico d'armamento era proposto lo stanziamento di L. 6,150,000, e sui residui sono ancora disponibili 9 milioni circa, cosicchè il signor Ministro ritiene di poter far fronte coi mezzi di cui dispone, e secondo le previsioni già fatte circa l'apertura delle linee; anzi credette di poter diminuire di L. 450,000 lo stanziamento che, come si disse, aveva proposto.

Lo stanziamento per il materiale mobile in L. 1,509,932 si afferma che sia sufficiente. Ammontando a 3240 chilometri le linee complementari aperte o da aprirsi all'esercizio a tutto il 1892-93, che il Governo ha l'obbligo di do-

tare di materiale mobile, ed a tutto l'esercizio corrente essendosi stanziate per questo titolo L. 49,383,489.80, le linee hanno gia avuta una dotazione di materiale in ragione di L. 15,241.81 a chilometro, mentre i contratti limitano la dotazione a L. 12,000.

Le linee adunque, secondo questo cómputo, aperte e da aprirsi all'esercizio avrebbero già ricevuta la loro dotazione contrattuale, più una dotazione supplementare complessiva sui 25 milioni autorizzati colla legge del 1888, di lire 10,503,489.80. Non si disputerà di ciò, poichè le condizioni odierne del traffico pur troppo rendono meno vivo il bisogno di materiale; ma conviene aver presente di non trovarsi impreparati per il giorno in cui il movimento sarà certamente ripreso, tenuto conto anche della qualità degli esercizi imposti da tanti piccoli tronchi di ferrovia da servire. Nè meno delicate sono le considerazioni che ispirano le necessità dell'industria nazionale.

La quantità di materiale mobile necessaria non si deduce solamente dai traffici, ma dalle condizioni in cui si trovano le linee e le stazioni, e dalla possibilità di utilizzare al massimo grado il materiale che si ha.

Nè valgono le medie, perchè gli inconvenienti succedono nei momenti in cui i traffici raggiungono i loro massimi, ed è allora che conviene non essere impreparati, perchè non potendo in quei momenti servire convenientemente il commercio, se ne ha danno non transitorio, ma permanente.

Non va taciuto anche che nel costruire le ferrovie, o provvedendo ai bisogni di quelle costrutte, è d'uopo tenere presente come l'esportazione dall'Italia sia per gran parte costituita di generi alimentari, di uve ed altre merci di facile deterioramento, donde l'assoluto bisogno della maggiore velocità di percorso e di brevità e sicurezza nei termini di resa. È così importante per l'economia del paese il raggiungere queste condizioni, accompagnate da eque tariffe, che nel giudizio di molti il paese avrebbe più bisogno di ciò, che di aggiungere nuove ferrovie alla rete già esistente.

Le quote di concorso alle linee di 4ª categoria concesse all'industria privata non abbisognano di commenti; esse sono un impegno cui non si può venir meno, e che si svolge nei bilanci secondo gli atti rispettivi di concessione e nel numero d'anni prestabilito. Dal primitivo stanziamento di L. 46,665,827 sono levate L. 13,800,000 per provvedere al personale e alle spese di ufficio, consentendolo le scadenze degli impegni e l'ammontare delle concessioni.

E i rimborsi per le disposizioni della legge del 1885 volgono alla loro fine, come si scorge nella tabella degli impegni.

Lo stanziamento per le stazioni di innesto delle linee concesse alle Società dell'esercizio ferroviario è dedotto dagli impegni contrattuali.

Al n. 30 della tabella troviamo un inciso che ha bisogno di chiarimento.

È una necessità il capitolo delle spese su varie stazioni per la ragione delle nuove linee; ma rimane incerto se si debbano comprendere in conto capitale i lavori urgenti da eseguirsi in altre stazioni della rete principale.

È alle casse per gli aumenti patrimoniali che spetta provvedere a consimili bisogni; chè se le condizioni delle medesime non consentono di prendere nuovi impegni, provvedimenti diversi dai presenti si dovrebbero adottare.

L'includere una somma in questo capitolo potrebbe confondere le procedure, che sono diverse, tra i lavori regolati dal capitolato generale, e quelli regolati dalle norme fissate nella legge sulle convenzioni ferroviarie.

Ma ben più larga discussione e disamina occorre a questo argomento, e sarà opportuno farla quando il Governo presenterà i provvedimenti necessari a sistemare le casse per gli aumenti patrimoniali.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* Monitore — *Cont., vedi N. 26, 28, 29 e 30*).

C. — **Prodotti e statistica del traffico.**

	1891 (266 chilometri)			1890 (266 chilometri)			Confronto col 1890	
	Lire	Per cento		Lire	Per cento		in più	in meno
							Lire	Lire
A) *Prodotti dei trasporti ferroviari:*								
I. Viaggiatori	4,712,049.99	36.27	34.82	4,652,996.30	36.62	35.28	59,053.69	
II. Bagagli, animali, merci (comprese le spese accessorie):								
a) bagagli . . .	458,463.25	3.53	3.39	456,905.76	3.60	3.47	1,557.49	
b) animali . . .	323,578.59	2.49	2.39	414,551.09	3.26	3.15		90,972.50
c) merci di ogni categoria . . .	7,498,310.47	57.71	55.41	7,180,128.79	56.52	54.45	318,181.68	
Totale . . .	12,992,402.30	100.00		12,704,581.94	100.00		287,820.36	
B) *Prodotti diversi* . . .	540,477.05		3.99	481,935.91		3.65	58,541.14	
Totale gener. dei Prodotti	13,532,879.35		100.00	13,186,517.85		100.00	346,361.50	

Come risulta dal precedente prospetto, i ***prodotti dei trasporti per ferrovia*** presentano per il 1891 e comparativamente al precedente esercizio un aumento di fr. 287,820.36, ossia del 2.27 0|0; essi sono del pari superiori di franchi 269,030.93, ossia del 2.11 0|0 a quelli del 1889. Esaminando più oltre le diverse rubriche dei prodotti, ritorneremo sulle cause di questo maggior valore.

La proporzione tra i prodotti-viaggiatori ed i prodotti-merci ha subìto una leggiera modificazione a favore degli ultimi.

Il prodotto totale dei trasporti ferroviari ammonta:

	1891	1890
per chilometro di linea a fr.	48,843.62	47,761.59
» di tronco »	6 —	5.79
per giorno . . . . . »	35,595.62	34,807.07

Come di consueto, si ebbe nel mese di ottobre il massimo introito mensile, e nel gennaio il minimo; il primo fu di fr. 1,409,605.45 ed il secondo di fr. 743,261.92. Il

prodotto medio mensile fu nel 1891 di fr. 1,082,700.19 e nel 1890 di fr. 1,058,715 16.

Secondo l'abitudine, noi abbiamo riunito i risultati del traffico e dei prodotti in 8 tabelle annesse a questo rapporto; dai risultati ricaviamo intanto le seguenti considerazioni:

1. — *Viaggiatori.*

Questo servizio ebbe in generale un soddisfacente sviluppo; il numero dei viaggiatori, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, aumentò da 236,322 a 241,654. Le circostanze eccezionali, quali le feste, ecc., non hanno sensibilmente influito su queste cifre. Il numero dei chilometri dei viaggiatori di I e di II classe ha subito una leggiera diminuzione, proveniente unicamente dal cattivo tempo durante la stagione di affluenza degli stranieri; la III classe, invece, diede un notevole aumento.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu:

	1891	1892
in I classe	88,864 = 6.40 0/0	91,285 = 7.04 0/0
in II »	349,870 = 25.19 »	342,798 = 26.44 »
in III »	949,937 = 68.41 »	862,417 = 66.52 »

I chilometri di viaggiatori così si suddividono:

	1891	1890
per la I cl.	9,940,179=15.46 0/0	10,236,153=16.28 0/0
» II »	21,939,359=34.13 »	22,078,000=35.12 »
» III »	32,400,344=50.41 »	30,547,634=48.60 »

Ogni viaggiatore ha percorso in media:

		1891	1890
in I classe . . .	chilometri	111.86	112.13
in II » . . .	»	62.71	64.41
in III » . . .	»	34.11	35.42

La cifra media dei viaggiatori fu:

	1891	1890
per chilom. di treno di viaggiatori	48.01	47.35
» di asse di carrozza .	4.20	4.38

I prodotti del trasporto dei viaggiatori ascesero da franchi 4,652,996.30 a fr. 4,712,049.99, ossia crebbero dell'1.27 per cento. Diminuirono i prodotti dei biglietti di I e II classe, il che è del pari da accagionarsi alle sfavorevolissime condizioni atmosferiche che abbiamo precedentemente accennato. Si accrebbero invece considerevolmente i prodotti dei biglietti della III classe.

I prodotti così si ripartiscono:

	1891	1890
I cl. fr.	1,245,919.62=26.44 0/0	1,292,071.23=27.77 0/0
II » »	1,757,251.39=37.29 »	1,795,547.54=38.59 »
III » »	1,708,878.98=36.27 »	1,565,377.53=33.64 »

Ogni viaggiatore ha pagato una tassa media:

		1891	1890
in I classe di	fr.	14.02	14.15
in II » di	»	5.02	5.24
in III » di	»	1.80	1.82

Il prodotto per viaggiatore e chilometro ammonta:
a centesimi 7.33 nel 1891,
» 7.40 nel 1890.

2. — *Bagagli.*

Questo servizio, in rapporto alla lunghezza totale delle linee, importa 2384 tonnellate, con un aumento di 11 tonnellate sull'esercizio 1890 (2373 tonnellate). I prodotti sono aumentati da franchi 456,905.76 a fr. 458,463.25, ossia di fr. 1557.49, pari al 0.34 0/0. L'aumento dipende specialmente dal traffico locale.

3. — *Animali.*

La diminuzione su questi trasporti è di 60,279 capi; essa è dovuta specialmente al fatto che, per motivi di polizia sanitaria, la stazione di Chiasso, punto di transito dei grandi trasporti di bestiame dall'Italia alla Svizzera e in Germania, fu chiusa per il lungo periodo dal 10 febbraio al 9 ottobre 1891. I trasporti avviati per la via di Pino non hanno potuto supplire a questa deficienza, benchè non fossero impediti da alcun ostacolo che da una rigorosissima visita degli animali. A questa causa principale bisogna aggiungere anche una diminuzione di trasporti d'animali in servizio interno. I prodotti sono diminuiti da fr. 414,551.09 a fr. 323,578.59, con una differenza di fr. 90,972.50, ossia del 21.24 0/0.

4. — *Merci.*

Il risultato del 1891 può essere considerato soddisfacente; riguardo alla lunghezza totale delle linee, il traffico è salito da 386,780 a 389,579 tonnellate.

I trasporti di carboni dalla Germania in Italia presentano nuovamente una diminuzione di 29,516 tonnellate; in compenso vi ha un aumento di 13,982 tonnellate nei prodotti metallurgici; di 17,812 tonnellate nelle derrate alimentari e oggetti mobiliari: di 13,260 tonnellate pei materiali di costruzione, e di 9539 tonnellate nelle materie ausiliarie per l'agricoltura e l'industria.

Negli altri articoli di trasporto non vi hanno differenze notevoli comparativamente all'esercizio del 1890.

Dal punto di vista dei pesi trasportati, le derrate alimentari ed oggetti mobiliari occupano il primo posto con 220,779 tonnellate (31.27 0/0); vengono in seguito i combustibili con 113,424 tonnellate (16.06 0/0) e i prodotti metallurgici con 104,646 tonnellate (14.82 0/0).

Nel 1891 ogni tonnellata ha percorso in media 146 75 chilometri; nel 1890, 149.41 chilometri.

Il traffico delle quattro categorie principali si ripartisce come segue:

	1891	1890
Grande velocità	32,435 tonn.= 4.60 0/0	30,257 tonn.= 4.43 0/0
Spediz. parziali	42,827 » = 6.06 »	40,227 » = 5.84 »
Vagoni completi	208,817 » =29.57 »	200,393 » =29.11 »
Tariffe eccezionali	422,053 » =59.77 »	417,448 » =60.62 »

Le tariffe principali danno i seguenti risultati:

	1891	1890
Dalla Svizzera verso l'Italia . . .	42,252 tonn.	45,983 tonn.
Dall'Italia verso la Svizzera (compreso i cereali rispediti da Brunnen)	161,838 »	148,631 »
Dalla Germania, Belgio ed Olanda verso l'Italia	179,952 »	178,342 »
Dall'Italia verso la Germania, Belgio, Olanda ed Inghilterra	69,233 »	63,571 »

In questi due ultimi traffici sono comprese le merci rispedite in partenza da Chiasso-transito, Pino-transito e Locarno-transito. I prodotti sono saliti da lire 7,180,128.79 a lire 7,498,310.47; l'aumento è dunque di lire 318,181.68, eguale a 4.43 0/0. In seguito ad una diminuzione del traffico sulle merci delle classi inferiori di tariffa, il prodotto medio per tonnellata-chilometro si è elevato da centesimi 6.98 a 7.23.

Paragonati a quelli del 1890, i ***prodotti diversi d'esercizio*** sono i seguenti:

	1891	1890
Locazioni e pigioni . .	L. 533,451.67	L. 469,097.56
Servizi ausiliari. . . .	» 5,076.40	» 11,182.40
Altri prodotti	» 1,948.98	» 1,655.95
	L. 540,477.05	L. 481,935.91

Questi prodotti sono adunque superiori di L. 58,541.14 a quelli del 1890; quest'eccedenza proviene dall'aumento in servizio di 200 carri nuovi per il trasporto dei carboni a destinazione del Gottardo e dell'Italia.

D. — Spesa e statistica dell'esercizio.

SPESE	1891 (266 chilometri)		1890 (266 chilometri)		Confronto col 1890
	Franchi	0/0	Franchi	0/0	Franchi
I. Amministrazione generale	466,803.39	6.22	447,008.38	6.48	+ 19,795.01
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee .	1,798,532.86	23.96	1,732,206.64	25.11	+ 66,326.22
III. Spedizione e movimento	1,566,943.43	20.87	1,474,914.03	21.39	+ 92,029.40
IV. Trazione	2,547,747.73	33.93	2,145,537.84	31.11	+ 402,209.89
V. Spese diverse . . .	1,127,621.69	15.02	1,096,624.73	15.91	+ 30,996.96
Totale delle spese .	7,507.649.10	100.00	6,896,291.62	100.00	+ 611,357.48

La spesa ammonta:

	1891	1890
Per chilometro di linea a Fr.	28,224 24	25,925.91
» » » treno »	3.4662	3.1445
» » » percorso utile »	2.7259	2 5978
» » » asse di vetture e carri »	0.1163	0.1089
Per cento sui prodotti d'esercizio »	55.48	52.30
» » di trasporti »	57.78	54.28

Ad. I. — Amministrazione generale.

Le spese di questa rubrica danno comparativamente all'esercizio precedente un aumento di fr. 19,795.01, delle quali fr. 15,730.28 per il *personale* e fr. 4064.73 per le *altre spese*.

Ad. II. — Manutenzione e sorveglianza della linea.

Le spese di manutenzione e sorveglianza della linea importano nel 1891, e in confronto al 1890, le somme seguenti:

		1891	1890
Personale	Fr.	489,108.33	462,177.91
Manutenzione e rifacimento della linea	»	1,245,434.80	1,223,768.24
Altre spese	»	63,989.73	46,260.49
Totale	Fr.	1,798,532.86	1,732,206.64

E qui il rapporto estendesi a dare minuti ragguagli sugli aumenti di spese delle tre precedenti categorie, e specialmente sulla seconda: *manutenzione e rifacimento della linea*.

Avendo dal rapporto del 1890 riportato, nel nostro numero 49 del 1891, il brano che riguardava le spese per lo *spazzamento delle nevi e del ghiaccio*, riassumiamo ora le cifre del 1891:

Lo *spazzamento delle nevi e del ghiaccio* ha importato nel 1891 una spesa di fr. 26,454.30 con un aumento di fr. 12,157.91 in confronto del 1890.

Ad. III. — Spedizione e movimento.

Le spese totali concernenti questo servizio sono ammontate nel 1891 a fr. 1,566,943.43 contro fr. 1,474,914.03 del 1890.

Di queste spese il rapporto dà particolare conto, specialmente riguardo all'aumento.

Ad. IV — Trazione (locomotive, vetture e carri).

L'importo totale delle spese del servizio della trazione, che nel 1890 era di fr. 2,145,537.84, salì nel 1891 a fr. 2,547,747.73, ripartiti come segue:

		1891	1890
Personale	Fr.	621,204.23	575,943.11
Materie per locomotive, vetture e carri	»	1,333,688.81	1,073,784.12
Manutenzione e rinnovamento del materiale rotabile	»	575,553.68	478,202.55
Altre spese	»	17,301.01	17,608.06
	Fr.	2,547,747.73	2,145,537.84

L'aumento delle spese è conseguenza del rialzo del prezzo del combustibile e della qualità generalmente inferiore del medesimo, dei numerosi perfezionamenti e rinnovamenti del materiale rotabile, e infine dell'applicazione della legge federale sulla durata del lavoro.

Riguardo al combustibile, le locomotive hanno bruciato specialmente del carbone della Sarre; l'impiego delle mattonelle fu ridotto alle macchine dei treni diretti e, per eccezione, dei treni-merci, quando le forniture dei carboni della Sarre erano temporariamente sospese.

La consumazione del combustibile è ammontata:

nel 1883	a 26,545,556	kg.	per fr.	870,455.95
» 1884	a 25,756,670	»	» »	689,032.42
» 1885	a 26,087,430	»	» »	652,920.92
» 1886	a 26,469.325	»	» »	661,168.40
» 1887	a 32.506,350	»	» »	822,479.43
» 1888	a 34,689,440	»	» »	839,864.30
» 1889	a 38,121,712	»	» »	912,644.36
» 1890	a 39,050,500	»	» »	1,049,696.22
» 1891	a 43,425,210	»	» »	1,283,852.38

ciò che importa per chilometro di locomotiva:

nel 1883	11.58	kg. al prezzo di centesimi	37.97
» 1884	12.06	» » »	32.26
» 1885	11.58	» » »	28.98
» 1886	11.44	» » »	28.57
» 1887	12.23	» » »	30.96
» 1888	12 41	» » »	30.04
» 1889	12.61	» » »	30.18
» 1890	13.09	» » »	35.19
» 1891	14.10	» » »	41.69

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Prodotti della Mediterranea nel primo mese dell'esercizio 1892-93.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo dal 1° al 31 luglio 1892, riassumiamo le seguenti cifre complessive in confronto al corrispondente periodo del 1891.

Prodotti complessivi. — Per la Rete principale:

	Luglio 1892	Luglio 1891	Differ. nel 1892
Viaggiatori	3,978,223.65	3,979,872.78	— 1,649.13
Bag. e cani	175,492.02	172,234.60	+ 3,257.42
Merci a G. V. e P.V. acc.	845,657.47	883,715.01	— 38,057.54
Merci a P. V.	4,572,325.99	4,086.263.26	+486,062.73
Totale	9,571,699.13	9,122,085.65	+449,613.48

Per la Rete secondaria:

Viaggiatori	145,426.71	264,633.07	— 119,206.36
Bagagli e cani	5,541.59	10,363.88	— 4,822.29
Merci a G. V. e P. V. accel.	30,110.85	52,240.98	— 22,130.13
Merci a P. V.	175,595.38	344,248.92	— 168,653.54
Totale	356,674.53	671,486.85	— 314,812.32

Prodotto per chilometro. — Per la Rete principale, nel primo mese dell'esercizio 1892-93 fu di L. 2,283.87 contro L. 2.196,51 nel mese di luglio 1891, donde un aumento di L. 87.36 a favore del corrente esercizio. Per la Rete secondaria: L. 393.25 nel luglio 1891 contro L. 1,015.87 nel luglio 1891; donde una diminuzione di L. 622.62 nel primo mese del corrente esercizio.

><

Allacciamento linee Pistoiese ed Aretina.
(Prossima visita di ricognizione).

Il 10 corrente si effettuerà la visita di ricognizione del tronco di allacciamento fra la linea pistoiese e quella aretina presso Firenze, essendo oramai del tutto ultimati i lavori d'impianto.

La visita è stata stabilita d'accordo tra le Amministrazioni governative e quella della Rete Adriatica; e, siccome il risultato non potrà essere che favorevole, così si ritiene fin d'ora che l'apertura all'esercizio del tronco predetto avrà luogo verso il 20 corrente mese.

><

Ferrovia Colico-Sondrio
(Progetto di lavori di difesa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa il progetto dei

lavori occorrenti per provvedere alla difesa della sponda destra del torrente Bitto, tra il ponte della ferrovia Colico-Sondrio, situato alla progressiva 14.993.86 e l'abitato di Morbegno.

Il progetto considera la costruzione di un muro di sponda continuo, parallelo al muro esistente a sponda sinistra, e che immediatamente alla spalla destra del ponte rimonti fino a congiungersi col tratto di muro esistente. La spesa occorrente per la esecuzione delle opere è preventivata complessivamente di L. 90,500.

><

Ferrovia Corleone-Chiusa-San Carlo.
(Circa la convenzione per la costruzione ed esercizio).

Sappiamo che la *Deputazione provinciale di Palermo* ha rimesso al Ministro dei lavori pubblici un rapporto compilato dal proprio Ufficio tecnico col quale viene data risposta ai quesiti tutti mossi dal Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di avere gli elementi necessari per decidere in merito alle condizioni cui dovrebb'essere subordinata la convenzione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Corleone-Chiusa-San Carlo, in prolungamento di quella in esercizio da Palermo a Corleone.

Coi quesiti del Ministero, oltre al richiedere diversi dati di esclusiva competenza ammininistrativa, si chiedeva uno studio preventivo delle condizioni più o meno favorevoli in cui sarà per svolgersi la linea anche in relazione allo stato economico delle popolazioni interessate; nonchè il piano finanziario dell'impresa, con la indicazione dei prodotti che si presumono e delle spese d'esercizio.

La Deputazione provinciale di Palermo, nel presentare il suindicato rapporto, ha vivamente instato presso il Ministero affinchè le decisioni del Governo siano tali da soddisfare le popolazioni interessate.

><

Ferrovia economica Chieti stazione-Chieti città.
(Progetto e dimanda di concessione).

Ci consta che il Sindaco di Chieti, in esecuzione di apposita deliberazione consigliare, ha presentato, col mezzo di quella R. Prefettura, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto, destinata a congiungere la Città di Chieti colla stazione omonima.

L'Amministrazione Comunale interessata domanda che le sia accordato dal Governo un sussidio di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni. La linea dovrebbe essere concessa in base al progetto di massima, in data del 21 febbraio del corrente anno, studiato dall'ing. Giustino De Leonardis.

Lo scartamento del binario dovrebbe essere di m. 0.75, e venire eseguito colle modalità del V tipo delle ferrovie economiche. La lunghezza totale della linea è di m. 8,100.75, dei quali m. 2,875.45 interamente a nuovo e m. 5,225.30, da rettificare utilizzando il suolo della strada provinciale che verrebbe ceduto per uso esclusivo della ferrovia. La larghezza del corpo stradale è prevista di m. 3.40, con massicciata di 0.30. La larghezza al piano del ferro dovrebbe essere di m. 2; ed in base m. 2.80, con traverse lunghe m. 1.60. La larghezza in trincea fra i cigli esterni delle cunette laterali è m. 5.20 e quella a mezza costa di m. 4.60, compreso il fosso verso monte e la banchina a valle.

Il raggio minimo adottato per le curve è di m. 40 e la pendenza massima di profilo del 4.60 per cento. La lunghezza minima di un rettifilo intercalato fra due curve di flesso contrario è di m. 20.50, e quella massima di m. 856.10.

Il dislivello totale fra le estremità della linea è di metri 273.04, e quello medio, del 3.37 per cento.

La linea dovrà avere due stazioni di testa, una nell'abitato di Chieti, e l'altra nella sottoposta stazione ferroviaria; nonchè due fermate, la prima al Camposanto per comodo di tutto quel Rione, e la seconda al Tricalle, ove ha sbocco la stazione per Francavilla. L'armamento è proposto con rotaie in acciaio, del tipo Vignole, del peso di 12 chilogrammi per metro lineare.

Per materiale mobile si propone di adottare: locomotive Compound, articolate, sistema Mallet, del peso di tonn. 9 1[2 a vuoto e 12 in ordine di marcia; vetture miste di 1ª e 2ª classe, per 12 passeggeri, del peso ciascuna di kg. 1.400; vetture di 3ª classe a 12 posti, del peso di kg. 1250; vetture aperte, da 16 posti, del peso di kg. 1,195; carri merci aperti ed a piattaforma.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea è di L. 500,000, delle quali L. 114,000 rappresentano l'importo presunto del materiale mobile.

><

Fabbisogno di macchinario per Officine Verona.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie regolare proposta per la provvista del macchinario occorrente a compimento di quello richiesto per le Officine di Verona.

La spesa considerata dalla proposta, della quale trattasi, ammonta a L. 135,788. Le macchine da provvedere sono le seguenti: N. 1 motore murato della forza di 50 cavalli; N. 1 tornio a centrare; N. 1 tornio speciale per bronzo; N. 1 tornio a disco, senza contropunte; N. 1 tornio parallelo a banco incavato; N. 2 tornii paralleli a filettare a doppio supporto; N. 1 tornio per alberi d'inversione e per fusi di sale montate; N. 1 tornio grande per ruote da locomotive; N. 4 fresatrici verticali a gran corsa; N. 1 fresatrice verticale piccola; N. 3 fresatrici orizzontali di corsa 1.30 a 1.50; N. 2 fresatrici orizzontali, con corsa del banco 0.50×0.20.

><

Esperimento di treni a gravità
sulla ferrovia Milano-Erba.

Lunedì scorso, dietro desiderio espresso da alcuni membri del Comitato dell'*Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale*, il presidente ing. Campiglio, provvide per un esperimento di corsa a gravità ad uno dei treni che ordinariamente si effettuano per trasporto di ghiaia sulla linea Milano-Erba. Una vettura di 1ª classe aggiunta al treno stesso effettuò il percorso da Inverigo a Milano (kil. 34) facendo alcune fermate intermedie nelle quali si ebbe a constatare la prontezza con cui il treno si arresta e la facilità di messa in moto.

Gli intervenuti constatarono la perfetta regolarità di marcia e la piacevolezza di un viaggio senza incomodo di fumo e di polvere e con andamento dolcissimo; essi si mostrarono vivamente riconoscenti e soddisfattissimi dell'esperimento che superò ogni loro aspettativa.

><

La Stampa al Congresso Ferroviario Internazionale
di Pietroburgo.

Dal Presidente della Sezione Russa della Commissione internazionale del Congresso delle Strade Ferrate — signor Werchovsky, Consigliere di Stato — abbiamo ricevuto la *tessera* per assistere alle adunanze della 4ª Ses-

sione del Congresso Internazionale delle Strade Ferrate che si aprirà a Pietroburgo il 20 corrente agosto.

La tessera dà diritto alla richiesta di carte di circolazione sulle ferrovie russe e, nel caso di entrata in Russia per la ferrovia Vienna-Varsavia, al biglietto per la ferrovia medesima.

Alla tessera è aggiunto un libretto-memoriale «Aide-mémoire», contenente le principali informazioni relative alla Sessione e cioè: *a*) Statuto e Regolamento del Congresso; *b*) Questionario per le discussioni; *c*) Programma del Congresso; *d*) Elenco dei Membri, Relatori, Delegati, ecc.

Allegate al Memoriale, infine, sonvi due piccole carte topografiche delle città di Pietroburgo e di Mosca con leggenda esplicativa.

Circa le norme per gli stranieri che interverranno al Congresso di Pietroburgo, ricordiamo quanto abbiamo pubblicato nelle «Informazioni» del n. 31, pag. 485.

><

Per il mercato del bestiame a Milano.

Ci informano da Milano che quella Camera di Commercio ed Arti ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a sollecitare l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo a provvedere per la parte che la riguarda, all'urgente bisogno dello impianto ed esercizio di un binario di raccordo tra la ferrovia ed il mercato del bestiame, del quale ogni giorno più si risente il bisogno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Tra Mediterranea, Adriatica e ferrovia Torino-Lanzo*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico ha presentato una proposta al Ministero dei Lavori Pubblici tendente ad estendere la *tariffa locale N. 225* (piccola velocità) al servizio di corrispondenza colla ferrovia economica Torino-Ciriè-Lanzo.

(*Proposta di rinnovazione*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della *Società per l'industria dei saponi e degli olii di Firenze*, allo scopo di ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione che scade col 30 del corrente mese, di cui fruisce pei proprii trasporti di sansa vergine a vagone completo diretti a Caserta.

(*Estensione del servizio a P. V.*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che la *stazione di Cerignola-Città* possa effettuare, mediante appoggio a Cerignola-stazione, trasporti a piccola velocità di cereali, vino comune, vermouth ed uva pigiata con mosto in botti o barili a vagone completo, come pure spedizioni di derrate alimentari a piccola velocità accelerata a carro completo, in destinazione dell'estero ed in base alle tariffe eccezionali N. 1, 11 e 11 *bis*, nonchè alla tariffa speciale comune delle derrate (edizione 1° aprile 1888).

(*Decreto Ministeriale*).

È in corso il decreto ministeriale col quale viene approvata la istituzione d'una tariffa speciale pel trasporto in servizio interno della *Rete Sicula* ed a vagone completo di formaggi sodi di gorgonzola, di grana (parmigiano o reggiano), Grujere, Brinz, cacio cavallo (romano e simili).

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali relativa alla esecuzione di lavori di completamento lungo il tronco della *ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini*, da Argenta a Ravenna, per i quali è preventivata la spesa di lire 28,512.50;

2. Che possa addivenirsi alla concessione, al Comune di Mesuraca, della costruzione e dell'esercizio di una *ferrovia da Mesuraca al mare*, per la stazione di Roccabernarda, in conformità al progetto di massima approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ammettendo che il Governo possa dare un sussidio di L. 2500 a chilometro, per la durata di anni 50, per il tratto di linea da Mesuraca alla stazione di Roccabernarda, esclusa la diramazione al mare. La linea, della lunghezza di m. 22,341, verrà costruita con scartamento di m. 0.95;

3. Che possa essere approvato un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per provvedere al completamento della massicciata della *ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno,* con annesso preventivo di spesa di L. 18,700;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per l'allacciamento del doppio binario nelle due estremità del binario semplice sopra il ponte della Sesia, nel tronco da Vercelli a Borgo Vercelli della *linea Torino-Milano*;

5. Che meriti la ministeriale approvazione uno schema di transazione concordato dall'Amministrazione governativa coi *Fratelli Bifulco* allo scopo di definire una questione vertente per danni causati ad una loro proprietà in dipendenza dei lavori di costruzione della *ferrovia da Castellamare a Cancello;*

6. Che possa approvarsi un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante l'impianto di due grue idrauliche nella *stazione di Avellino,* lungo la ferrovia da Avellino a Benevento, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di lire 12,000;

7. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali riguardante la costruzione di lavori di completamento lungo il tronco della *ferrovia Belluno-Feltre-Treviso*, compreso fra Alano Fener e Feltre per i quali è preventivata la complessiva spesa di L. 59,750.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere sui seguenti altri affari:

a) sulla questione dell'applicabilità o meno della multa contrattuale in cui sarebbe incorsa la *Ditta Miani e Venturi di Milano* per la ritardata consegna di una parte degli scambi da essa forniti all'Amministrazione governativa per l'armamento delle linee di Vallelunga e delle Caldare;

b) sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla *Impresa Costantino Cozzani*, per la costruzione dei fabbricati nel tronco da Caprigliola a Ghiareto della linea Parma-Spezia; e sulla questione dei compensi domandati dalla Impresa medesima e dell'applica-

bilità o meno della multa contrattuale per ritardo verificatosi nel compimento dei lavori;

c) su di un ricorso presentato dal *Comune di Cologna Veneta* contro il secondo subriparto fra i Comuni interessati, eseguito dalla Deputazione provinciale di Verona, del terzo del contributo spettante alla provincia per la costruzione della *ferrovia da Legnago a Monselice*.

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Allacciamento del porto di Cagliari con le stazioni della Compagnia Reale e della Società delle ferrovie secondarie della Sardegna;
2. Progetto di consolidamento e di sistemazione di un tratto di ferrovia fra le progressive 16.176 e 16.550 del tronco S. Mauro-Celle della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;
3. Progetto per l'allargamento della piattaforma stradale lungo il tronco Candela-Ponte S. Venere;
4. Perizia per la rimozione del binario di diramazione al Lemene lungo la ferrovia Mestre-S. Donà Portogruaro;
5. Progetto per l'ampliamento del servizio merci a grande e piccola velocità e di allacciamento nella stazione di Mantova della tramvia Mantova-Brescia-Ostiglia;
6. Progetto particolareggiato per l'ampliamento definitivo della stazione di Casarsa;
7. Tipo di nuove locomotive per le ferrovie di Reggio-Emilia;
8. Progetto di un rifornitore con condotto d'acqua nella stazione di Castel di Sangro lungo la ferrovia Sulmona-Isernia;
9. Progetto di consolidamento dell'acquedotto al km. 243.430 della ferrovia Eboli-Metaponto;
10. Progetto di prolungamento della passerella pedonale attigua al ponte in ferro nel Marecchia lungo la ferrovia Ravenna-Rimini.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Apertura di nuove linee all'esercizio.* — Riferendoci a quanto abbiamo annunziato nel n. 29, pag. 458, circa la visita di ricognizione delle seguenti nuove linee, aggiungiamo:

— *Apertura del tronco Rapolla Lavello-Gioia del Colle della linea Rocchetta Melfi Gioia del Colle.* — Il 31 scorso luglio il treno inaugurale partì da Foggia alle 6.20 accolto in tutte le stazioni della linea con grandissimo entusiasmo.

Il comm. Ripa di Meana rappresentava il Ministro dei Lavori Pubblici e il cav. Gasetti le ferrovie Meridionali.

Alle 12.20 vi fu un pranzo di 150 coperti a Spinazzola in cui si pronunziarono discorsi e si fecero brindisi.

Il nuovo tronco Rapolla Lavello-Gioia del Colle, inaugurato ed aperto all'esercizio, è lungo chilometri 116.786. Esso completa la linea complementare di 3ª categoria Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, e comprende le stazioni di Venosa, Palazzo San Gervasio-Montemilone, Spinazzola, Poggiorsini-Gravina, Gravina, Altamura, Casale di Altamura e Sant'Eramo, che vengono abilitate a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità, piccola velocità accelerata, piccola velocità ordinaria, veicoli e bestiame.

Le tariffe e condizioni vigenti sulla rete Adriatica sono applicabili al nuovo tronco, al quale vengono pure estese le concessioni speciali riguardanti il pubblico, quelle attinenti al Governo, e le disposizioni che regolano i viaggi degli onorevoli senatori e deputati sulle ferrovie del Regno.

Colla data dell'apertura le stazioni del nuovo tronco vengono ammesse, per i medesimi trasporti cui sono abilitate in servizio interno, anche in servizio cumulativo colle stazioni delle reti Mediterranea e Sicula; e così pure (esclusi i trasporti viaggiatori, bagagli e cani) colle stazioni esercitate dalla Società Veneta; con le stazioni della ferrovia secondaria Romana, Roma-Albano-Nettuno; con quelle delle ferrovie di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Verona-Caprino-Garda, Nord Milano (compresa la Novara-Seregno), Santhià-Biella e Poggibonsi-Colle Val d'Elsa e cogli scali dei laghi Maggiore e di Como, in base alle norme e condizioni in vigore pei rispettivi servizi cumulativi.

Il tronco Rapolla Lavello-Gioia del Colle presenta lunghe ascese e discese alternate, con prevalenza delle pendenze fra il 10 e il 15 per mille.

Fra Venosa e Palazzo San Gervasio Montemilone si trova la galleria Notarchirico di m. 527, altre quattro minori fra Spinazzola e Poggiorsini Gravina ed una fra Casale di Altamura e Sant'Eramo.

— *Prossima apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Melfi-Rionero della linea Rocchetta Melfi-Potenza.* — Dal 10 agosto corrente verrà aperto all'esercizio il tronco Rocchetta Melfi-Rionero della linea complementare di 3ª categoria Rocchetta Melfi Potenza, lungo chilom. 25.424, che comprende le stazioni di Melfi, Barile e Rionero-Atella-Ripacandida e la fermata di Rapolla. Le prime saranno abilitate a tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, veicoli e bestiame: l'ultima sarà abilitata al solo servizio di viaggiatori per le stazioni di Rionero, Barile, Melfi, Rocchetta Melfi, Cervaro e Foggia.

Il tronco Rocchetta Melfi-Rionero è in continua ascesa con pendenza massima del 28 per mille. Il raggio minimo delle curve è di m. 250. Fra Rocchetta Melfi e Barile s'incontrano 22 gallerie, di cui le principali sono: Salorzo di m. 559 e Cardinale di m. 1521 fra le stazioni di Rocchetta Melfi e Melfi; e Fontanalba fra le stazioni di Rapolla e Barile, lunga m. 672.

Coll'apertura della stazione di Melfi, quella di Rocchetta Melfi prenderà d'ora innanzi il nome di Rocchetta Sant'Antonio.

In occasione dell'apertura avranno luogo a Melfi delle feste speciali; tra le altre, quelle per l'inaugurazione di una lapide al patriota Della Monica.

Ferrovia Roma-Viterbo. — *Solenne collocamento della prima pietra della stazione di Oriolo.* — Il 30 luglio u. s., a Oriolo, dietro cortese invito da parte del signor ing. Girolami, della Rete Mediterranea, e del signor ing. Menotti, dell'impresa Cappelli, con l'intervento del sindaco cav. Persi, della Giunta municipale, di alcuni consiglieri, del Corpo sanitario, del Corpo insegnante e di uno scelto pubblico, ebbe luogo la solenne inaugurazione della prima pietra della stazione ferroviaria; la quale viene a trovarsi a circa 300 metri dalla porta Viterbese e quasi sulla provinciale Oriolo-Veiano.

L'atto solenne, redatto dal segretario comunale signor Ravogli, debitamente firmato e protocollato, venne racchiuso in un barattolo di cristallo munito del sigillo municipale e deposto quindi in un angolo delle fondamenta della stazione.

Il sindaco depose la prima pietra indirizzando quindi agli astanti poche ma acconcie parole, dicendo che con il fatto, ad onore della scienza e dell'arte principia per Oriolo un'êra di benessere, di operosità e di progresso.

Dopo di che ebbe luogo una piccola refezione, cui si pose termine con applauditi brindisi.

Ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia. — Il Comitato superiore del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate nella seduta del 26 luglio 1892 ha approvato la domanda di concessione della ferrovia da Tortona a Castelnuovo Scrivia con un sussidio chilometrico governativo di L. 2500 per la durata di anni 50.

Questa linea verrà esercitata dalla Società della tramvia Sale-Tortona-Monleale. Essa misura la lunghezza di chilo-

metri 9.165, compreso un tratto di raccordo con la stazione attuale di Tortona; ed importerà la spesa di un milione di lire, tenendo conto della provvista del materiale mobile.

Tramvie a vapore piemontesi. — *Domanda di proroga.* — Fra gli oggetti all'ordine del giorno del Consiglio provinciale di Torino, convocato per l'8 corrente, v'ha « Domanda di proroga della concessione alla Compagnia delle Tramvie Piemontesi ».

Funicolare di Ortona. — *Inaugurazione.* — Il 31 luglio u. s. fu inaugurata ad Ortona a mare la funicolare costruttavi dall'ing. Ferretti.
Intervennero il prefetto, altre autorità e grande folla. La sera vi ebbe banchetto al Municipio con luminaria e musiche.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Statistica del quindicennio 1876-90.* — Come abbiamo in precedenti studi ed appunti statistici accennato, le ferrovie svizzere misuravano al 31 dicembre 1890 una lunghezza di 3,199 chilometri, di cui 106 costruiti nel corso dell'anno stesso. Tra questi 3,199 chilometri comprendonsi poi 36 chilometri di tramvie e 10 chilometri di funicolari.

Il capitale complessivo impiegato nelle costruzioni ferroviarie ammonta a fr. 1,064,859,698; donde un costo medio chilometrico di fr. 307,131. Tale prezzo tuttavia è superiore per la ferrovia del Gottardo, per la quale ammonta a lire 925,741 per chilometro.

Ciò premesso, per l'ultimo anno (1890), di cui fu pubblicata la statistica ufficiale, diamo la statistica riassuntiva per il quindicennio 1876-90.

	Numero			Importo prodotti	
Anni	Viaggiat.	Tonnell.	Km. eserc.	Compless.	Chilom.
1876	229,735	132,111	2125	55,520,575	26,128
1877	196,586	109,377	2420	54,038,887	22,330
1878	175,735	104,061	2542	52,362,129	20,599
1879	169,211	107,119	2566	52,965,213	20,633
1880	174,286	115,187	2567	55,287,466	21,546
1881	176,381	112,255	2592.1	56,001,194	21,605
1882	181,768	125,821	2744	63,523,546	23,150
1883	199,973	142,911	2844	70,487,697	24,785
1884	180,719	145,673	2884.9	67,912,866	23,540
1885	186,738	149,943	2890	69,291,513	23,977
1886	183,994	150,685	2903.4	70,877,219	24,412
1887	192,631	166,593	2940.2	74,499,232	25,338
1888	193,631	174,432	2987.3	77,771,408	26,034
1889	214,188	180,527	3057	83,943,029	27,459
1890	220,318	175,874	3185.3	88,027,232	27,636

Ferrovia elettrica Vienna-Budapest. — *Per la costruzione.* — La Società elettrica Ganz ha presentato un progetto per la detta ferrovia, di cui già dicemmo in precedenti numeri, lunga 250 chilometri.

Ferrovie Russe. — *Statistica decennale 1881-90.* — Riassumiamo le seguenti cifre complessive, premettendo che il prodotto lordo, le spese d'esercizio e il prodotto netto sono rappresentati in milioni di rubli.

Anni	Lunghezza (verste)	Prodotto lordo	Spese	Prodotto netto
1890	27,238	284,407	171,255	113,152
1889	26,554	282,690	168,832	113,858
1888	26,133	283,362	160,057	123,325
1887	25,367	252,986	144,264	108,752
1886	24,508	225,217	141,358	83,859
1885	24,041	274,374	141,329	93,045
1884	23,039	229,765	143,489	86,276
1883	22,215	231,875	147,437	84,438
1882	21,593	215,162	144,722	70,390
1881	21,262	200,840	145,126	55,714

Considerando poi i risultati per versta e il coefficiente di esercizio nel medesimo periodo decennale, si ha il seguente prospetto:

Anni	Prodotto per versta (rubli)	Spesa per versta (rubli)	Coefficiente d'esercizio (0/0)	Prodotto netto (rubli)
1890	10,660	6,419	80	4,241
1889	10,743	6,416	60	4,327
1888	11,080	6,258	56	4,822
1887	10,209	5,821	57	4,837
1886	9,270	5,818	62	3,451
1885	9,958	6,005	60	3,953
1884	10,208	6,375	62	3,833
1883	10,587	6,731	63	3,855
1882	10,091	6,790	67	3,301
1881	9,459	6,835	72	2,624

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Inizio dei lavori del tronco Tcheliabinks-Omsk della ferrovia Transiberiana.* — Il *Messaggiero Officiale dell'Impero* pubblica finalmente la deliberazione del Comitato dei Ministri, sanzionata l'8 maggio u. s. dall'Imperatore, che stabilisce pel corrente anno l'inaugurazione dei lavori, da eseguirsi per conto dello Stato, del *tronco Tcheliabinks-Omsk* della grande *linea Transiberiana.*

Questo tronco — che passa per Kurgan, Petropavlosk e Omsk — avrà la lunghezza di 477 verste. Le spese di costruzione, compreso il valore del materiale rotabile e il costo di due ponti metallici sul Tobol e sul Ischim, sono valutate a 22,333,000 rubli, ossia a meno di 30,000 rubli per versta. La distanza fra stazione e stazione non oltrepasserà le 50 verste. I treni marceranno con una velocità di 20 verste all'ora.

— *Tronco Omsk-Tom.* — I lavori del tronco da Omsk al fiume Tom incomincieranno probabilmente nel prossimo anno.

— *Stato dei lavori e studi dell'intera ferrovia Transiberiana.* — Credesi che il Governo Russo costruirà l'intera linea nel corso di sei anni. Sino ad ora gli studi particolareggiati del tracciato sono compiuti sino a 1050 verste da Tcheliabinks; al di là furono già iniziati gli studi di massima per altre 1508 verste e cioè sino al fiume Tom che la ferrovia varcherà ad 80 verste da Tomks.

Prendendo Zlatoust come punto di partenza della ferrovia Transiberiana, si può stabilire che ora 900 verste sino a Omsk e circa 400 verste da Vladivostok a Grafskoe sono già in costruzione. Nel prossimo anno si costruiranno altre 750 verste; e contemporaneamente saranno aperti all'esercizio i due tronchi alle due estremità della linea. Queste 1650 verste non costituiranno che circa un quarto della lunghezza totale della ferrovia Transiberiana da Zlatoust a Vladivostock; la quale dal fiume Tom a Grafskoe misura la lunghezza di 4500 verste.

Dell'intera ferrovia Transiberiana, dei lunghi studi e molti progetti di essa — lo ricorderanno i nostri lettori — si è sempre occupato il *Monitore* lungo tutto il corso della lunga e difficile questione tecnica, economica e militare; sarà perciò facile ai nostri lettori richiamarsi ad essa nei nostri numeri del corrente anno sotto questa stessa rubrica.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto di Genova. — *Adunanza del 26 giugno 1892.* — La Commissione permanente dei servizi del Porto, riunitasi il 26 luglio u. s. sotto la presidenza del Prefetto, si occupò della questione vertente tra il facchinaggio e quello doganale nel Porto. Dopo aver sentite le Commissioni dei facchini liberi e dei *caravana* e dopo lunga e matura discussione, fu deliberato nel senso della revisione dei Regolamenti approvati con Regio Decreto 4 dicembre 1864 e con provvedimento ministeriale

7 luglio 1865, tenendo fermi i principii sostanziali di quei Regolamenti in quanto riguardano le esigenze dei servizi doganali e l'interesse dei terzi, ma coordinandoli alla nuova organizzazione materiale del Porto, e provvedendo a che il trasporto delle merci che escono dalla Dogana a bolletta ultimata sia lasciata ai facchini liberi.

La Commissione deliberò, nell'interesse del commercio, sia effettuata la costruzione di una nuova e definitiva tettoia al ponte Calvi, in sostituzione dell'attuale provvisoria.

Discusse infine le domande della Camera di Commercio, dell'Associazione generale del commercio e della Società degli esercenti, per l'abrogazione del recente provvedimento che vieta alle stazioni ferroviarie di Piazza Caricamento la spedizione dell'alcool, acquavite ed altri prodotti alcoolici e deliberò che si facciano pratiche per l'accoglimento delle domande stesse.

Ripresa dei lavori nelle acciaierie di Savona. — Annunciasi che verso la metà del corrente mese e non più tardi del giorno 20, verrà riaperto, salvo nuove contrarietà, lo stabilimento Tardy-Benech, passato in proprietà della Società di Terni, per conto della quale è giunto di questi giorni in quel porto un piroscafo con carico di carbone. Altro se ne attende fra giorni col materiale per la lavorazione. Lo stabilimento avrà nome: *Acciaierie di Savona.*

Acquedotto di Varese. — *Costituzione di una Società anonima.* — Riportiamo dalla *Perseveranza:*

« Le pratiche relative all'acquedotto sono felicemente avviate, mercè l'intelligente solerzia del Comitato promotore, del quale fanno parte gli egregi nostri concittadini e villeggianti marchese Litta Modignani, ing. Paolo Molina, avv. Scuri, sindaco, ing. Lodovico Barbò, comm. Cambiasi, cav. Mazzola-Conelli, avv. Arconati, dott. Ramponi, cav. Garoni, direttore della Banca di Varese, ed ing. Enea Torelli, autore del progetto.

« Previi opportuni accordi col Municipio, si va formando una Società anonima col capitale di L. 250,000 diviso in carature di L. 5000, sotto la gerenza dei signori ing. Molina, Ambrogio Redaelli e ing. Torelli. La cittadinanza ormai nutre piena fiducia che la Società verrà in breve costituita, essendosi già ottenute adesioni per circa due terzi del capitale necessario, e che l'importante impresa, destinata a procacciare non lieve beneficio alla città, potrà presto avere il desiderato compimento ».

Ponte sulla Manica. — *Adunanza degli azionisti della Compagnia.* — Il 26 luglio u. s. si tenne la riunione degli azionisti della Compagnia per il ponte sulla Manica. Proponendo l'approvazione del rapporto, lord Stanhope, che presiedeva la riunione, ha ricordato che l'anno scorso una Commissione era stata designata per esaminare, insieme ai signori Schneider del Creusot, Hersent e sir Beniamino Shaken, i primi progetti del ponte sulla Manica, allo scopo di introdurvi alcune modificazioni. Questo lavoro è terminato. Il costo totale non sorpasserà gli ottocento milioni di franchi. I lavori preliminari sono compiuti. Lo Stanhope ha detto, che venendo ora i liberali al potere, il nuovo Ministero terrà maggior conto dei desideri dell'opinione pubblica e dell'interesse generale dell'Inghilterra e dell'Europa in questa questione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 90,500 * per lavori di difesa della ferrovia *Colico-Sondrio;*

L. 135,788 * per macchinario occorrente alle *Officine di Verona;*

L. 23,900 per la sistemazione e per aggiunte negli impianti del servizio merci della stazione di Trani della linea Bologna-Otranto;

L. 10,200 per il consolidamento del rilevato ferroviario al chilometro 95.350 della ferrovia Orte-Chiusi;

L. 6830 per l'impianto di un binario da servire pel deposito e pel lavaggio dei carri-serbatoi alla fermata dell'Ofantino, nonchè per l'impianto di un peso a bilico tolto da altra stazione.

Rete Mediterranea. — L. 53,400 per l'impianto di un piano caricatore militare e relativi binari in stazione di Nocera Inferiore, lungo la linea da Napoli ad Eboli;

L. 16,100 per il consolidamento di una frana nella trincea a monte della stazione di Limone, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia;

L. 4700 per la costruzione di uno sperone in muratura al chilometro 66.537 a rinforzo del muro di sostegno a valle, fra le stazioni di Ascea e di Pisciotta, nella linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 2500 pel ristauro della galleria di Castellino, fra le stazioni di Castellino e Niella, della linea Savona-Bra.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 86,400 per consolidamento dell'argine ferroviario e viadotto a vòlte presso la stazione di Cornigliano;

L. 151,008 per difesa delle pile 1ª e 4ª del ponte sul Po presso Valenza;

L. 16,000 per costruzione gettata massi a difesa della spalla verso Bra del ponte sul Tanaro presso Farigliano;

L. 44,400 per sistemazione della trincea fra i km. 190.966 e 191.066 della linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Riardo e Teano.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica (16 agosto, ore 3 pom.). — Apertura delle schede delle Ditte invitate a concorrere alla gara a licitazione privata per la fornitura del macchinario occorrente alle officine dei depositi delle locomotive della Rete.

Rete Mediterranea. — Pei lavori di sistemazione della frana a monte della stazione di Spezia. Importo L. 70,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 10 agosto andante, ore 10 antimeridiane;

Per lavori d'impianto della fermata definitiva di Reggio città, al km. 1.705 della Reggio-Castrocucco. Importo L. 71,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 agosto p. v., ore 10 antim.;

Pei lavori di consolidamento ferrovia e viadotto a vòlte presso la stazione di Cornigliano. Importo L. 56,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 agosto andante, ore 10 antim.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla ditta De Rosa Ferdinando di Napoti l'appalto della costruzione di un viadotto in muratura presso il Fosso Acquafetente fra Ascea e Pisciotta, col ribasso del 24.90 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla ditta Rossi Giuseppe di Chiavari l'appalto dei lavori di consolidamento della frana di Guvano, fra le stazioni di Vernazza e Corniglia, col ribasso del 20.25 0[0 sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici. — L'appalto, di cui nelle « Informazioni » del n. 30, pag. 469, per fornitura e posa in opera di *meccanismi fissi,* ecc., pel tronco Val d'Inferno-Ormea della *linea Ceva-Ormea,* alla ditta Manfredi e Denina col ribasso del 37.10 per 0[0.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Treviso (10 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto di lavori di rinforzo e prolungamento del repellente della Diga di Cimadolmo sulla sinistra del fiume Piave. Imp. L. 56,029. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Torino (10 agosto, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia con cancellata nel lotto IV dei Mercati municipali di piazza Emanuele Filiberto. Importo L. 9000. Cauz. L. 900.

Prefettura di Pavia (10 agosto, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto di urgenti lavori di congiungimento delle difese del Boscone del Valisello lungo la sponda destra del Ticino, di fronte all'argine di Zerbolò. Importo L. 41,300. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Genova (16 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di una stazione sanitaria nel porto di Genova. Importo L. 334,568. Cauz. provv. L. 20,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Genio Militare di Roma (20 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e dei lavori occorrenti per la costruzione di una scuderia per cavalli degli ufficiali comandati alla Scuola centrale di tiro al Poligono d'artiglieria in Nettuno. Imp. L. 14,600. Cauz. L. 1500. Lavori compiuti in giorni 60.

Municipio di Voghera (21 agosto, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione di tombinature di alcune vie della città. Importo L. 53,198.25. Cauz. L. 6000.

Opera Pia De Ferrari-Brignole-Sale in Genova (29 agosto, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto per la completa costruzione di un fabbricato in via Alessandro Volta. Importo L. 76,702. Cauz. provv. L. 9000. Fatali a giorni 25.

III. — **Forniture diverse.**

Aste.

Genio Militare — Roma — (10 agosto, ore 11 ant., unica e definitiva). — Fornitura di mc. 1700 di **pozzolana** a L. 4.70. Cauzione L. 800.

— Mc. 160 di **pietra** tufo vulcanico per fabbrica a L. 5. Cauzione L. 800.

— **Carbone** Cardiff e Newpelton. Importo L. 7928.20. Cauzione L. 800.

Consegna a giorni 150.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (22 agosto, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **tubi** di ottone e tubi di rame. Importo L. 240,000. Cauz. L. 24,000.

— (24 agosto). — **Trasformazione** di tonnellate 1800 di ferro e ferro omogeneo vecchio della R. Marina in tonn. 600 di ferro nuovo. Importo L. 72,000. Cauz. L. 7200.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Arch. Eadie e C., Glasgow, composizione magnetica anticorrosiva e liquido, L. 3100;

Morgan Crucible Cy., Londra, crogiuoli per fonderia, L. 13,000;

Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena, apparati motori, L. 3750;

Società ligure metallurgica, Sestri Ponente, lamiere sottili, L. 39,380;

Zucati e Cas, San Giovanni a Teduccio, mattoni refrattari, L. 3288;

Güller e Zust, Intra, macchina a fresare, L. 1850;

G. B. Savant, Torino, madreviti e maschi, L. 6100;

Società fabbriche unite di biacche e colori, Genova, kg. 15,000 di minio, L. 7478.63;

C. e T. T. Pattison, Napoli, tromba idraulica, L. 380;

Güller e Zust, Intra, due macchine a fresare, L. 3500;

Jacobitti Vincenzo, Lanciano, chilogr. 151,400 d'olio d'oliva, L. 123,917.12;

Società metallurgica italiana, Livorno, tubi di ottone senza saldatura, L. 19,609.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Luglio 30	Agosto 6
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 644	646.50
»	» Mediterranee		» 517	517
»	» Sicule		» 605	605
»	» Sarde (preferenza)		» 280	280
»	» Palermo-Marsala-Trapani		» 345	300
»	» Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 544.50	544.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 281	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
»	»	» 2ª emiss.	» 298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	» 483.50	483.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 434.50	435.50
»	»	Meridionali	» 305	306.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 304.50	306.50
»	»	» serie *B*	» 300.50	302.50
»	»	» 1879	» 300	300.50
»	»	Pontebba	» 453	452.50
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 318.50	320.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Alti Forni, ecc., **di Terni.** — Dal 1° ottobre pagamento delle 2000 obbligazioni di L. 500 della serie **M** stata estratta.

Banca Nazionale Toscana. — Dal 1° agosto viene pagato il dividendo di L. 15 in conto utili per l'esercizio 1892.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

11 agosto. — **Società delle Miniere di Lanusei.** — Assemblea generale, in seconda convocazione, per le ore 1 pom. nella sede sociale in Genova.

14 agosto. — **Società Alti Forni,** ecc., **di Terni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 7 ant. nel Politeama Alterocca in Terni.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

25 agosto. — **Società Italiana per il Gaz.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pomeridiane nella sede sociale in Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

1ª Decade — Dal 1° al 10 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	97,683 00	1,800 00	12,076 00	79,148 00	430 00	191,137 00	609 00	314 00	1892 . . . L. 191,137 00
1891	95,425 00	1,760 00	11,831 00	77,318 00	371 00	186,705 00	609 00	307 00	1890 . . . » 192,865 00
Differenza nel 1892	+ 2,258 00	+ 40 00	+ 245 00	+ 1,830 00	+ 59 00	+ 4,432 00	»	+ 7 00	*Differ.* in { + / — 1,728 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	18,765 00	179 00	1,089 00	4,196 00	22 00	24,251 00	245 00	100 00	1892 . . . L. 24,251 00
1891	15,088 00	144 00	885 00	4,370 00	20 00	20,507 00	178 00	115 00	1890 . . . » 14,326 00
Differenza nel 1892	+ 3,677 00	+ 35 00	+ 204 00	— 174 00	+ 2 00	+ 3,744 00	+ 67 00	— 15 00	*Differ.* in { + 9,925 00 / —

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 20ª Decade — dall'11 al 20 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.126.717 53	51.883 05	290.141 16	1.192.342 06	19.660 98	2.680.744 78	4.226 00
1891	1.318.223 59	54.732 57	315.037 67	1.100.022 32	18.374 74	2.806.390 89	4.204 00
Differenze nel 1892	— 191.506 06	— 2.849 52	— 24.896 51	+ 92.319 74	+ 1,286 24	— 125.646 11	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	18.101.713 63	902.075 32	5.720.316 45	24.769.239 56	266.229 59	49.759.574 55	4.226 00
1891	19.152.331 91	896.830 93	5.848.997 23	24.531.132 24	264.942 96	50.694.235 27	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.050.618 28	+ 5.244 39	— 128.680 78	+ 238.107 32	+ 1,289 63	— 934.660 72	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	80.988 47	1.594 95	20.012 93	91.998 96	631 47	195.826 78	996 00
1891	74.965 62	2.116 43	17.274 00	81.866 64	1.984 30	178.206 99	995 00
Differenze nel 1892	+ 6.022 85	— 521 48	+ 3,338 93	+ 10.132 32	— 1,352 83	+ 17.619 79	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.069.835 03	24.870 68	333.616 33	1.691.338 68	25.887 02	3.145.547 74	996 00
1891	1.113.364 05	26.143 90	337.240 07	1.728.107 29	28.383 49	3.233.238 80	995 00
Differenze nel 1892	— 43 529 02	— 1.273 22	— 6.623 74	— 36.768 61	— 2.496 47	— 87 691 06	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade..........	550 86	574 20	— 23 21
riassuntivo...........	10.131 20	10.372 66	— 241 46

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI				BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
		Londra (1)		Parigi (2)		Londra (3)			Parigi		
		1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe (***)
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	(1)11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 28 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prendo viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

89 11. 101

Anno XXV. Sabato, 13 Agosto 1892. Num. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL SEGNALE D'ALLARME NEI TRENI

L'assassinio del vescovo di Foligno richiamerà un'altra volta ancora l'attenzione del pubblico e della Stampa sulla opportunità di applicare alle carrozze viaggiatori degli apparecchi d'allarme per guarantire la sicurezza delle persone viaggianti; e crediamo perciò utile di occuparci della questione con qualche ampiezza.

Diversi sono i sistemi di intercomunicazione stati ideati, ma ben pochi offrono la garanzia di un regolare funzionamento. Il più semplice consiste in un vetro di comunicazione fra un compartimento e l'altro di una stessa carrozza, ma esso non offre una sufficiente garanzia di sicurezza.

Un altro è costituito da una corda, che corre all'esterno del treno ed è accessibile dai finestrini; ma essa presenta inconvenienti per la lunghezza eccessiva che la corda viene a raggiungere e per le difficoltà pratiche di applicazione e maneggio.

Un sistema più perfezionato è quello elettrico Prudhomme, il quale non inspira però molta fiducia di regolare funzionamento per la soverchia delicatezza dell'apparecchio; il qnale, oltre ad aumentare il numero degli organi di accoppiamento delle carrozze fra loro, presenta l'inconveniente di lunghe e complicate verifiche all'atto della formazione del treno, allo scopo di assicurarsi del regolare funzionamento nella rara eventualità che dovesse servire.

Una soluzione migliore del problema venne trovata in questi ultimi anni e potè essere esaminata dai tecnici all'Esposizione di Parigi del 1889. Essa venne ideata dal Westinghouse, l'inventore del celebre freno continuo ad aria compressa, che porta il suo nome, e si vale appunto della intercomunicazione pneumatica che la condotta del freno costituisce fra le varie carrozze.

Esso si compone di due scatole per ogni compartimento, munite di maniglia, fissate nella parete longitudinale della carrozza. Tirando una delle maniglie, si apre un rubinetto a fischio situato ad una delle teste della carrozza e messo in comunicazione con la condotta del freno Westinghouse.

Il suono del fischietto, che sarebbe già sufficiente da solo a destare l'attenzione nel personale del treno, offre anche il vantaggio di produrre la fermata graduale del treno e di rendere così più pronto il soccorso.

Allo scopo di permettere in ogni caso di constatare da quale compartimento è partito il segnale d'allarme, la maniglia è disposta in modo che, tirata una volta, non può essere messa a posto dall'interno, ma solo dall'esterno e quindi dal personale del treno.

Tutte queste considerazioni indussero la Società Mediterranea a prendere l'iniziativa per l'introduzione nelle carrozze di nuovo acquisto dell'apparecchio d'allarme Westinghouse.

Le sue proposte vennero approvate dal Governo, di modo che a quest'ora essa possiede già un discreto numero di vetture provvedute del suo apparecchio, ed ultimamente venne anche emanato, dietro sua domanda, un apposito Decreto Reale (1), che sanziona alcune penalità contro l'indebito uso dei segnali d'allarme. Non si tarderà perciò a porre il segnale d'allarme in attività in alcuni dei principali treni diretti.

PROVVEDIMENTI PER LE STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

Relazione della Giunta Generale del Bilancio sul Disegno di legge (N. 138bis): presentato dal Ministro dei Lavori Pubbblici, on. Branca, di concerto col Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, alla Camera dei Deputati nella seduta del 30 novembre 1891; approvato dalla Camera nella seduta del 26 marzo 1892 e dal Senato del Regno in quella del 7 aprile; sanzionato e promulgato dal Re il 10 aprile 1892.

(*Cont. e fine — Vedi N. 21, 24, 25, 29 e 32*).

Non discorreremo delle altre linee che sono nelle tabelle della legge del 1888, perchè non accettando il concetto di valersi dei residui non impegnati, veruna variazione è portata agli stanziamenti accumulati nei residui medesimi. Che se non si integrano gli stanziamenti secondo la competenza loro assegnata per legge, egli è che con l'andamento dei lavori per la parte che è già appaltata non occorrono somme in

(1) Vedi *Monitore*, n. 31, del 30 luglio u. s., pag. 483.

questo esercizio, e al futuro sarà provveduto con nuovo disegno di legge. Per di più, sono ancora da risolvere non facili controversie tecniche su taluni tronchi, e non sono definitivi e perfetti i progetti. E su questo non sappiamo che insistere e raccomandare vivamente che non si proceda ad appalti se non a ragion conosciuta. In materia di ferrovie, è inutile illudersi, mai si avrà un progetto che tutto abbia provveduto; ma bisogna pure guardarsi dai progetti che troppo poco abbiano preveduto.

E a tacerne ci consiglia il desiderio di non perturbare la situazione, quale è, delle linee a cui tante aspirazioni si collegano.

Diremo solo che nel presente esercizio cominciavano gli stanziamenti per la tabella *B* e cioè, per la Cremona-Borgo S. Donnino e per la Castelvetrano-Porto Empedocle con le diramazioni Girgenti-Favara e Naro-Canicatti.

Anche su queste linee non intendiamo ragionare; ricordiamo solo che la Castelvetrano-Porto Empedocle completa la sistemazione ferroviaria della Sicilia e dà a una ricca regione, ora servita dalla ferrovia Sicula-Occidentale, facili e pronte comunicazioni con i centri importanti dell'isola e con lo Stretto.

Per la Borgo San Donnino-Cremona, che fu retrocessa allo Stato mediante una Convenzione per la quale il Consorzio ha assunto di anticipare la somma, e pagare anche eventualmente allo Stato un premio a fondo perduto di 350,000 lire, è stata già costruita nella parte più costosa, cioè quella che comprende il ponte sul Po, che per essere divenuto comune alla strada interprovinciale ed alla ferrovia, ha permesso un ragguardevolissimo risparmio di spesa. Di guisa che, mentre la tabella *B* della Legge del 1888 autorizza per questa linea la spesa di dieci milioni, essa, a quanto s'afferma dai competenti, ***rara avis***, sembra non costerà che circa sette, dei quali la maggior parte è stata già spesa. Del resto poi devesi ricordare che il tronco costruito da Cremona a Croce San Spirito, finisce in aperta campagna.

Venendo a dar ragione degli articoli del Disegno di legge, non è da dir di più di quanto si è detto sull'articolo primo e sulla tabella al medesimo annessa.

L'articolo secondo è chiaro nella sua disposizione e nei suoi intendimenti.

Quanto all'articolo terzo sembra assai opportuno fissare fino da ora l'annuo stanziamento per le costruzioni ferroviarie, con il quale, dopo liquidati gl'impegni esistenti, sia possibile procedere, senza aggravare il bilancio d'un carico esagerato, a compiere l'esecuzione delle leggi votate in materia ferroviaria.

Non sarebbe opportuno indicare tassativamente la via da seguire, spetterà al Governo esaminare: 1° quali linee possano essere costrutte con il metodo di una annuità fissa; 2° quale sia il metodo da prescegliere tra i vari che conducono a far carico al bilancio con un'annua somma contrattualmente fissata.

Ma non v'ha dubbio che se l'articolo fosse interpretato nel senso di continuare le costruzioni a carico diretto dello Stato, ritorneremmo alle condizioni tanto di frequente lamentate, alle oscillazioni di spesa perniciose al bilancio, e nel bilancio non potendosi stanziare una somma rilevante, termineremmo a costruzioni costosissime anche per il tempo eccessivamente lungo impiegato nella loro esecuzione.

Il tempo assegnato alla presentazione della nuova legge consente ogni ragionevole possibilità di maturi studi e di trattazioni tranquille.

Quanto all'articolo quarto esso trae legittimità da fatti ripetutisi specialmente in materia di costruzioni ferroviarie. Fatti che hanno dato luogo a considerazioni da parte della Corte dei Conti, meritevoli del più attento esame e di opportune disposizioni del potere legislativo.

Già il Presidente della Corte dei Conti — con nota del 1° giugno 1887, stampata in allegato alla Relazione per maggiori spese straordinarie per lavori di strade nazionali (***Atti parlamentari***, Legislatura XV, 1ª Sessione 1886-87, n. 147 *A*, allegato *A*) — accennava i gravi danni e pericoli ai quali si andava incontro procedendo a comprendersi molte opere in un solo capitolo senza assegnazioni speciali e mancando alle previsioni della spesa progetti completi per tutta l'opera, condotti con dettaglio e con studio sul terreno. Ora però la Corte nella Relazione sui conti consuntivi per l'esercizio 1890-91, espone la situazione in cui si è trovata riguardo alla registrazione del contratto d'appalto del primo tronco Cosenza-Pietrafitta della Cosenza-Nocera. Registrazione non potuta negare sebbene fosse fondato il dubbio sulla insufficienza del fondo per legge, assegnato alla linea medesima.

Conclude anzi che: « al Decreto venne allora dato corso, non avendo la Corte trovato fondamento legale per respingerlo sul combinato disposto delle due leggi del 1879 e del 1888 e della Legge del bilancio, dov'era la specifica assegnazione dei fondi su cui applicare la spesa derivante da contratto ».

Riesce adunque necessario impedire per l'avvenire che con perizie incomplete, con dati relativi, soltanto a parte delle opere da costruire, si impegni alla cieca lo Stato in spese, che poi riescono di tanto inferiori al previsto. Occorre dare sicurezza agl'impegni che si assumono, perchè le considerazioni sui bilanci riescano chiare, e la loro compagine facile ad essere esaminata e controllata dal Parlamento. Come è necessario che la Corte dei Conti abbia modo di esercitare efficacemente il proprio mandato e possa sempre richiedersi che severamente lo eserciti. Da queste argomentazioni, e nella lusinga di raggiungere alcuni dei fini ora accennati è stato incluso nel progetto l'art. 4.

L'art. 5 è una conseguenza della non accettazione dell'art. 3 proposto dal Disegno Ministeriale.

Regolare la difficile materia dei residui, chiaramente determinandoli con una definizione, è opera non sempre efficace. D'altronde date le facoltà del potere esecutivo per le leggi di spese ripartite in più esercizi; data la difficoltà di avere un conto impegni così chiaro e regolarmente aggiornato che consenta un controllo efficace alla Corte dei Conti, a togliere il pericolo che sopra un modesto residuo sieno assunti impegni non consentiti dalle presenti condizioni finanziarie, e da un sano concetto di buona amministrazione, è sembrato opportuno proporre che sia segnato nettamente il limite entro cui si possono assumere impegni sui residui proprii di ogni linea o titolo di spesa.

Quando rimanessero dei residui non impegnati, per opere che non fosse opportuno o possibile compiere subito, potranno essi essere utilizzati per fronteggiare gl'impegni assunti su altre linee, però solo con una legge speciale, che consenta esame e disputa sullo storno dei fondi medesimi. Concorre la disposizione proposta al concetto di regolare la liquidazione del passato con norme e criteri bene determinati, i quali tolgano la possibilità che l'intricato problema venga maggiormente perturbato con storni, reintegri e altre disposizioni consimili.

Dati gli articoli proposti, devono essere soppressi nel Disegno Ministeriale gli articoli 3, 4 e 5.

Esaminate così le singole disposizioni del Disegno di legge, e le ragioni delle modificazioni proposte dalla Commissione, non resta ora che accennare brevemente ad una petizione pervenuta alla Commissione stessa dal Presidente della Deputazione Provinciale di Bologna. In questa petizione è riferito un voto espresso dalle rappresentanze delle Provincie di Verona, Mantova, Modena e Bologna e di vari Comuni delle Provincie stesse, perchè in vista della grande importanza della linea Bologna-Verona, dei sacrifici sostenuti dagli enti interessati, degl'impegni presi con leggi e con dichiarazioni del Governo, sia sollecitata la costruzione della linea stessa.

Questa linea ha un residuo disponibile di L. 3,975,213, e tale residuo, secondo il disposto dell'art. 5, rimane destinato esclusivamente ad essa. Quanto alla rimanente somma necessaria al completamento dell'opera, ogni provvedimento non può che essere rimandato alla Legge speciale di cui all'art. 2 del Disegno di legge.

Onorevoli colleghi!

Con animo deliberato a conclusioni precise, fu intrapreso l'esame del presente Disegno di legge.

E fu proseguito col convincimento che anche attraverso i più duri sacrifizi, quando indispensabili, il bilancio dello Stato conviene condurlo a un equilibrio che acquisterà maggiore stabilità, il giorno in cui saranno liquidati e pagati tutti gli impegni che gravano sulle opere pubbliche.

Gli eventi vincono la volontà degli uomini e, pure rimanendo una verità indiscutibile il grande giovamento che recano le opere pubbliche alla civiltà del nostro paese, occorre ridurre a quella giusta proporzione che è imposta dalle condizioni del bilancio anche le opere pubbliche.

Eccitano l'attività d'un popolo, le ferrovie, ma d'un popolo forte e pronto alle lotte della concorrenza.

La vaporiera corre inefficace quando manchi la volontà e il capitale per il lavoro.

Non è da dimenticare che il denaro che lo Stato impiega nelle opere pubbliche non è che una parte di quello che con tanto sacrifizio e stento trae dalle imposte, poichè una grossa percentuale va dispendiata nella esazione e nell'amministrazione.

Chiedere l'esecuzione di tante opere pubbliche allo Stato è chiederla all'ente per natura e per necessità più lento e dispendioso nell'eseguirle.

Lasciamo quanto più capitale è possibile al paese, feconderà più rapidamente, più efficacemente.

Non vi sono più centri chiusi e segregati, la Dio mercè, che possano vivere d'una misera vita; il capitale non rimane inoperoso oggidì, non si tesoreggia più nei ripostigli bene guardati; esso è tratto a forza nella circolazione.

Lasciato a privati seguirà leggi varie, ma in rapporto al paese dove si forma: assorbito dallo Stato, sarà speso secondo necessità transitorie e varie — per luogo e misura — creando gli spostati del lavoro.

Raccogliamoci nel presente momento, e giorni migliori sorrideranno alla finanza italiana e all'economia nazionale.

Il tempo del raccoglimento, non cesseremo dal ripeterlo, sia impiegato a liquidare il passato, un passato in parte ben antico in materia ferroviaria; se risale perfino ai tempi tumultuosi in cui le ferrovie furono costruite come una suprema necessità politica.

Il tempo del raccoglimento sia speso a studiare sul terreno i progetti, a renderli perfetti, a rendere salde e competenti le organizzazioni cui spetta il grave compito di sorvegliare la spesa di tanti milioni e la via dell'ascesa tanto sospirata potrà essere in breve tempo ripresa. MARCHIORI, *relatore*.

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* **Monitore** — *Cont., vedi N. 26, 28, 29, 30 e 32*).

La consumazione di grassi ed olii per locomotive fu:

nel 1883	di	82,175.5	kg.	per fr.	71,782.25
» 1884	di	54,316.5	»	»	45,162.25
» 1885	di	54,682.7	»	»	42,246.79
» 1886	di	56,458.5	»	»	36,435.36
» 1887	di	68,113.9	»	»	38,363.39
» 1888	di	91,513.3	»	»	45,184.30
» 1889	di	105,606.7	»	»	44,712.94
» 1890	di	111,305.2	»	»	45,106.77
» 1891	di	127,024.8	»	»	48,287.84

ossia per chilometro di locomotiva:

nel 1883	0.036 kg.	al	prezzo	di centesimi	3.13
» 1884	0.025	»	»	»	2.11
» 1885	0.024	»	»	»	1.87
» 1886	0.024	»	»	»	1.57
» 1887	0.026	»	»	»	1.44
» 1888	0.033	»	»	»	1.62
» 1889	0.035	»	»	»	1.48
» 1890	0.037	»	»	»	1.51
» 1891	0.041	»	»	»	1.57

Le spese di riparazione e di manutenzione delle locomotive ammontano a fr. 411,533.64 (fr. 372,282.28 nel 1890), ossia per chilometro di locomotiva, centesimi 13.364 (nel 1890 centesimi 12.481).

Il consumo delle materie grasse per le vetture e i carri ammontò nel 1891 a 16,656.5 chilogrammi per fr. 3,548.54 (nel 1890, 15,778 chilogrammi avevano costato fr. 3,263.90), ossia per chilometro d'asse di vetture e carri gr. 0.251 a centesimi 0.005 (nel 1890, grammi 0.242 a cent. 0.005).

Le spese di riparazione delle vetture e dei carri ammontano a fr. 189,066.44 contro fr. 154,380.90 nel 1890.

Ad. V. — Spese diverse.

Le spese che figurano in questa rubrica per *noleggi e pigioni* sono superiori di fr. 26,664.99 di quelle dell'esercizio precedente.

La rubrica *perdite nei servizi ausiliari* dà una diminuzione, relativamente al 1891, di fr. 1,665.04.

Riguardo ai *reclami d'indennità per perdite o ritardi di merci*, furono in numero di 405 per un valore di franchi 13,253.43.

E. — Diverse.

1. — *Accidenti.*

Durante l'esercizio 1891 si registrarono 35 accidenti, cioè:

3 sviamenti su raccordamenti e 5 in piena via;
3 scontri in stazione e 1 in piena via;
23 accidenti diversi.

Questi accidenti hanno avuto le conseguenze seguenti:

	morti	feriti
Per sviamenti e collisioni:		
Impiegati	—	2
Per cause diverse:		
Impiegati	3	20
Altre persone	—	1

Bisogna aggiungere a queste cifre il suicidio di una persona estranea al servizio.

(Qui il rapporto dà un minuto resoconto degli accidenti seguìti da morte).

2. — *Contratti d'assicurazione.*

Le condizioni dei contratti d'assicurazione non hanno subìto modificazioni durante l'esercizio 1891.

I depositi dei cereali a Brunnen sono assicurati alla Francia, alla Compagnia d'assicurazione mobiliare e a l'Elvezia; in seguito all'affluenza considerevole di merci in questi depositi, l'ammontare dell'assicurazione dovette essere aumentato temporariamente in modo abbastanza notevole.

3. — *Casse di previdenza.*

a) Cassa di soccorso per i funzionari ed impiegati.

Nel nostro ultimo rapporto di gestione abbiamo sviluppato (1) le basi e le condizioni della cassa di soccorso e commentato la revisione degli statuti provocata dalla legge federale del 28 giugno 1889 concernente le casse di soccorso delle Società di strade ferrate e di battelli a vapore.

I nuovi statuti, i cui *principii generali* sono esposti nel rapporto precedente, sono stati approvati dal Consiglio federale svizzero il 21 aprile 1891, e andarono in vigore il 1° maggio del medesimo anno.

In seguito ad un esame del bilancio, effettuato secondo le regole tecniche in materia d'assicurazione e conformemente alle obbligazioni statutarie della Cassa, questa accusava al 1° gennaio 1890 un *deficit* di franchi 348,813.73.

Nella sua seduta del 22 novembre 1890, l'Assemblea generale degli azionisti aveva deciso di impiegare, a colmare il *deficit* della Cassa di soccorso e pensioni (la Cassa di soccorso attuale), una parte dell'eccedenza, oltre l'ammontare nominale delle azioni emesse quando si aumentò il capitale sociale da 40 a 50 milioni.

In data del 31 marzo 1891, il Consiglio federale approvò in massima le deliberazioni dell'Assemblea generale, ma riservossi di pronunciarsi circa il modo di colmare il *deficit*

(1) Vedi nel *Monitore*, n. 49 del 1891, pag. 668.

della Cassa di soccorso fino a quando fosse determinata la cifra di questo *deficit*, ed il modo di farvi fronte.

L'esame del bilancio del Consiglio federale in virtù della legge succitata, non avendo dato risultato diverso da quello emerso dalla nostra inchiesta, fatta colle regole tecniche delle assicurazioni, il Consiglio federale emanò un Decreto, del quale abbiamo fatto menzione nel nostro rapporto (1).

Appena ricevuta comunicazione di questo Decreto, noi ci siamo affrettati a colmare questo *deficit*, versando alla Cassa di soccorso la somma di fr. 348,813.73 (importo al 1° gennaio 1890), più gl'interessi per il 1890 e 1891.

Con grande soddisfazione noi possiamo constatare che, mercè questa misura, la nostra Società ha regolato largamente e sufficientemente il regime della sua Cassa di previdenza, e lo ha messo in perfetta armonia colle prescrizioni della legislazione federale.

In avvenire la revisione quinquennale del bilancio, prevista nella legge, basterà a garantire il funzionamento sicuro e regolare dell'istituzione; da parte nostra, speriamo di potere, mediante visite mediche continue e coscienziose, come pure mediante la verifica rigorosa dei certificati di salute forniti dai nuovi agenti alla loro entrata in servizio, evitare ogni *deficit* ulteriore nel capitale di riserva per i rischi in corso.

Durante l'esercizio, 83 funzionari ed impiegati di età media di 24 anni sono entrati a partecipare alla Cassa di soccorso.

Il rapporto presenta diversi prospetti del numero dei membri della Cassa di soccorso, del numero dei membri che ricevettero soccorsi e furono pensionati, nonchè delle operazioni della Cassa stessa.

Riassumiamo complessivamente questi tre prospetti:

I membri effettivi della Cassa di soccorso erano, al principio dell'anno 1891, in numero di 980; in fin dell'anno, tenendo conto dei nuovi entrati, degli usciti con e senza rimborso o pensione, degli usciti per accidenti in servizio e dei defunti, erano in numero di 1012.

In principio d'anno i soccorsi erano 23, i pensionati 44; in fine d'anno i soccorsi erano 25 e i pensionati 52.

L'ammontare totale dei proventi della Cassa fu, nel 1891, di franchi 1,791,428.03, ed il totale delle spese fu di fr. 115,539.86; il saldo attivo dell'esercizio 1891 fu di fr. 1,675,888.17 contro fr. 1,176,213.28 alla chiusura dell'esercizio 1890.

b) Cassa di soccorso per gli operai ammalati.

Nel 1883 un saldo attivo di fr. 7348.52 e di fr. 70.30 provenienti dalla Cassa di soccorso della Società di costruzione Fluelen-Goeschenen, era stato messo da parte per fare fronte alle domande di soccorso eventuali, e alla condizione che, dato il caso, la rimanenza di questo sarebbe destinata più tardi alla Cassa di soccorso per gli operai del Gottardo.

Nell'intervallo, questo saldo fu amministrato dalla nostra Cassa principale, ed ammontava al 31 dicembre 1890 a franchi 9275.88, interessi compresi. Siccome da parecchi anni nessuna domanda di soccorso si è presentata, noi abbiamo, col consenso del rappresentante della Società di costruzione Fluelen-Goeschenen, ordinato che questa somma fosse versata alla Cassa di soccorso per gli operai del Servizio di sorveglianza e manutenzione della linea; ne risultò per questa Cassa un aumento notevole della sua situazione.

Omettiamo di riportare il quadro contenente le operazioni della Cassa di soccorso per gli operai del doppio binario e ci limitiamo a riassumere le cifre seguenti che ci danno la situazione della Cassa medesima alla chiusura dell'esercizio:

Proventi, in totale fr. 34,415.43, cui aggiungendo la rimanenza a tutto il 31 dicembre 1890 di fr. 9,584.84, si ha un totale proventi di fr. 44,000.27. Le spese, in totale fr. 24,098.11. Il saldo al 1° gennaio 1892 rimane così di fr. 19,902.16.

c) Fondi destinati a ricompensa degli atti eminenti per prevenire gli accidenti nel servizio.

Durante l'ultimo esercizio, questo fondo si è accresciuto dell'ammontare dei suoi interessi, cioè di fr. 2620.38; al 31 dicembre il fondo raggiungeva la cifra di fr. 68,216.46.

(1) Vedasi *Monitore*, n. 26 del 1891 sotto: *Base ed estensione dell'impresa.*

F. — Servizi ausiliari.

1. — *Officine.*

Il numero degli impiegati si è accresciuto di un aiutante-capo-squadra.

Il numero degli operai ripartiti nei diversi mestieri ha oscillato da 229 al 1° gennaio a 273 al 31 dicembre.

Si sono riparati nelle officine centrali: 114 locomotive, 493 vetture e 2071 carri.

2. — *Gazometro.*

Il gazometro di Bellinzona nel 1891 ha prodotto 28,662 m. c. di gaz, la consumazione del quale si ripartisce come segue:

Illuminazione delle vetture del Gottardo	m. c.	11,729,173
» d'altre Amministrazioni	»	13,104,696
Totale	m. c.	24,833,869
Perdite durante l'anno 1891 . . .	»	3,828,131
Totale come sopra	m. c.	28,662,000

G. — Stato del personale.

Riassumiamo, annotando puramente il totale di ciascuna categoria:

		1891	1890
1. Amministrazione generale	N.	128	121
2. Sorveglianza e manutenzione della linea	»	814	697
3. Spedizione e movimento	»	780	720
4. Trazione	»	261	255
5. Servizio delle officine	»	312	298
6. Gazometro	»	4	4
Totale	N.	2299	2095

RICAPITOLAZIONE.

	1891		1890	
Impiegati	n. 1325,	cioè 4.98 p. km.	n. 1266,	cioè 4.76 p. km.
Giornalieri	» 974	» 3.66 »	» 829	» 3.12 »

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate (Anno 1891), pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici per cura del R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE. — Roma, *Tipografia Nazionale* di *G. Bertero*, 1892.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto la consueta pubblicazione degli *Annali* (1) — questo del 1891 — contenente il verbale delle sedute del 19 maggio, 5 e 6 settembre 1891.

I quesiti sottoposti al Consiglio erano due:

1° (Quesito XXXIII). Studio della tariffa della juta greggia;

2° (Quesito XXXIV). Provvedimenti per promuovere il movimento delle merci povere.

Il volume contiene le note esplicative per ogni quesito, e dà integralmente la relazione dell'on. Delvecchio, membro della Commissione esaminatrice per il quesito XXXIV, ed un'altra relazione, pure dell'on. Delvecchio, intorno ad un *Programma di nuovi studi* da sottoporsi al Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate.

Accenna poi alla discussione fatta in seno del Consiglio in merito a tali questioni e alla deliberazione presa in proposito.

Numerosi allegati sono uniti alle note esplicative di ciascun quesito.

Gli *Annali* si chiudono con un elenco delle modificazioni di tariffa e delle concessioni attuate dal 1° luglio al 31 dicembre 1891.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 6 agosto 1892 (N. 184). — **Regio Decreto 11 luglio 1892**, con cui il tratto di strada comunale consortile Poiero-Amato, compreso fra la provinciale di 3ª serie n. 16, presso la contrada Villano, e la Nazionale Gioia Tauro-Cittanova-Gerace Marina, presso l'abitato di Amato, è classificato fra le strade provinciali di Reggio-Calabria.

(1) Per richiamo a precedenti Annali, vedi il *Monitore*, n. 16 del 1891 a pag. 246

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

I delegati del Governo, della Mediterranea e Sicula al Congresso ferroviario internazionale di Pietroburgo.

I delegati del *Governo italiano,* e non i delegati italiani, come inesattamente hanno riferito i giornali, che sono partiti per Pietroburgo pel Congresso ferrroviario, sono: senatore Brioschi; Brayda, ispettore superiore delle strade ferrate; Longhi, direttore della 1ª divisione dell'Ispettorato Generale; Crosa, ispettore-capo del Circolo di Torino.

A rappresentare la *Mediterranea* sono già in viaggio il senatore Allievi, vice-presidente del Consiglio; il commendatore Luigi Lampugnani, capo del Movimento e Traffico del 1° Compartimento; l'ing. Giuseppe Lampugnani, Segretario-capo della Direzione Generale.

Per la *Sicula* è partito stamane da Torino il commendatore Billia, Direttore Generale della Società.

><

Nella Commissione per un regolamento circa la costruzione e manutenzione dei ponti metallici.

Siamo informati che l'*Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo* ha nominato come suoi rappresentanti nella Commissione incaricata di compilare un regolamento per la costruzione e manutenzione dei ponti metallici, i signori:

Ingegnere cav. Lauro Pozzi, Capo dell'Ufficio d'Arte presso la Direzione del Servizio mantenimento-sorveglianza e lavori;

Ing. cav. Giambruni, Capo-Sezione principale al Servizio mantenimento e lavori presso la Direzione dell'esercizio del 2° Compartimento;

Ing. Giuseppe Sangiorgio, Capo dell'Ufficio delle costruzioni metalliche alla Direzione del Servizio delle costruzioni.

A rappresentare le *Ferrovie italiane di interesse locale* nella predetta Commissione vennero delegati i signori:

Ingegnere Giulio Rusconi, rappresentante la Società concessionaria della ferrovia da Novara a Seregno, e l'ingegnere Ettore Klein, Direttore dell'esercizio della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha poi delegato a rappresentarla nella Commissione di cui trattasi l'ing. sig. Lauro Mottino.

><

Stazione di Roma San Paolo.

(Attivazione di dischi).

Alla Stazione di Roma S. Paolo (Rete Mediterranea) sono recentemente stati impiantati due dischi verso Roma Tuscolana.

Il primo di essi è situato sulla sponda destra del Tevere ed ha la leva nella Stazione di Roma S. Paolo, dalla quale sarà manovrato.

Il secondo è situato sulla sponda sinistra, ha la leva dalla stessa parte, e dovrà essere manovrato dall'Agente incaricato di fare da Pilota.

Oltre ai due dischi girevoli di cui sopra, è mantenuto in funzione il disco fisso di pilotaggio situato sulla sponda sinistra.

><

Per l'applicazione delle tariffe a zone in Italia.

Il Comitato permanente per gli interessi agricoli ha espresso il seguente voto al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio:

« Il Comitato fa voti perchè si faccia uno studio delle tariffe a zone e di penetrazione attuate in Ungheria ed in altri Stati, e si vegga fino a qual punto si possa applicare anche in Italia ».

Ci consta che il Ministero di Agricoltura e Commercio ha comunicato il predetto voto al R. Ispettorato Generale delle Strade Farrate, interessandolo a fargli conoscere se le nostre Amministrazioni ferroviarie siano intenzionate di esperimentare le tariffe delle quali trattasi.

><

Ferrovia Bologna-Padova.

(Progetto di lavori pel ponte sul fiume Adige).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, per approvazione, al R. Ispettorato delle Ferrovie il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al rialzamento di un metro della travata metallica del ponte sul fiume Adige al chilom. 81.705.20 della linea Bologna-Padova; ed alla sistemazione delle rampe di accesso al ponte stesso. La spesa occorrente per la esecuzione dei lavori stessi ammonta a L. 78.000, che dovrebbero eseguirsi, in parte, mediante appalto a licitazione privata, ed in parte mediante cottimi fiduciarî. La prefata Direzione Generale ha fatto istanza affinchè l'approvazione del progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni.

><

Elaborati di gara per fornitura del materiale accessorio per armamento di linee della Mediterranea.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa gli elaborati di gara per la fornitura del materiale accessorio per armamento, occorrente per assortire le rotaie da provvedersi nell'esercizio finanziario 1892-93. Il materiale da provvedersi è il seguente: N. 20,200 stecche d'acciaio, del peso totale approssimativo di kg. 162,000 lotto unico. N. 5900 stecche d'acciaio del peso totale approssimativo di kg. 47,500 lotto unico. N. 10,100 piastre speciali di giunzione del peso totale approssimativo di kg. 92,000 lotto unico. N. 3 piastre speciali di giunzione del peso totale approssimativo di kg. 27,500. N. 121,000 piastre intermedie di giunzione del peso totale di kg. 260,500 ripartite in due lotti eguali. N. 35,200 piastre di giunzione intermedie del peso approssimativo di kg. 83,500 in un unico lotto. N. 302,500 caviglie a vite mordente, del peso di kg. 115,000, divise in due lotti eguali. N. 88,000 caviglie a vite mordente del peso approssimativo di kg. 33,800, in un unico lotto.

La predetta Amministrazione cogli elaborati di cui sopra ha sottoposto anche alla approvazione superiore l'elenco delle Ditte da invitare alla gara.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(Progetto di appalto di deviatoi ed intersezioni).

La Direzione Tecnica Governativa per la Ferrovia da Parma a Spezia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di appalto dei deviatoi e delle intersezioni occorrenti per i *tronchi Ostia-Borgotaro e Borgotaro-Guinadi.*

La spesa all'uopo occorrente ammonta complessivamente a L. 23,115, di cui L. 2,400 pel tronco Ostia-Borgotaro, e L. 20,715 per il tronco Borgotaro-Guinadi.

I materiali da provvedersi sono i seguenti:

Scambi semplici con relativi crociamenti, con fanale a disco girevole, N. 4 con deviazione a destra e N. 4 con deviazione a sinistra; scambi come sopra ma senza disco fanale, N. 6 con deviazione a destra, N. 1 con deviazione a sinistra e N. 2 simmetrici; più un deviatoio inglese doppio.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria Tenda al 1° agosto 1892).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° del corrente mese della grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco Limone-Vievola della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari:

	Dal 1° luglio pp. al 31 stesso mese	Dal principio dei lavori al 31 luglio pp.	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	124.16	2168.51	5,931.49
» superiore . .	151.64	1868.54	6,231.46
Calotta	84.90	1413.40	6,686.60
Strozzo	39.30	1245.50	6,854.50
Piedritti	104.29	1035.57	7,064.43
Grande sezione completa	95.84	1016.24	7,083.76
Cunettone.	67.20	198.20	7,901.80
Murature:			
Calotta	88.65	1371.71	6,728.29
Piedritti	103.09	1027.57	7,072.43
Arco rovescio . . .	»	»	»
Cunettone.	67.95	198.20	7,901.80

Lato Nord: Nessuna variazione nella roccia in cui si scava l'avanzata; continua la presenza di marna argillosa frammista alla roccia calcare schistosa.

Lato Sud: L'avanzata si scava sempre nel calcare compatto, ma interrotto colle fessure ripiene di melma argillosa. Ne conseguono frequenti scoscendimenti alla fronte di attacco; per cui dal giorno 16 del mese di luglio venne sospesa la perforazione meccanica e si proseguì negli scavi di questa avanzata con i mezzi ordinari.

L'Impresa si è occupata ad accrescere la forza motrice dei compressori da entrambi i lati ed aumentarli con altri due gruppi.

Dal lato Sud seguitossi a lavorare all'asciutto, agli scavi delle due avanzate, agli allargamenti ed al rivestimento di calotta. La quantità totale dell'acqua che sgorga in galleria, misurata all'imbocco, è stata, durante il mese di luglio, di circa 200 litri, e si ebbero sempre asciutti oltre i cantieri superiori anche il cunicolo della avanzata inferiore alla estremità verso la fronte di attacco per un tratto lungo da 50 a 60 metri. All'attacco Nord lo scavo procede in roccia che non richiede più così grande quantità di dinamite come pel passato.

><

Prodotti della Rete Sicula nell'esercizio 1891-92.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi lordi dell'esercizio 1891-92 e parallelo coi prodotti accertati dell'anno precedente, depurati dalle tasse erariali — della Rete Sicula — riassumiamo le seguenti cifre complessive sull'intero esercizio 1891-92, cioè dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892, in confronto col corrispondente esercizio 1890-91.

Lunghezza. — La media dei chilometri esercitati nel 1891-92 fu complessivamente di 817 e cioè 609 della Rete principale e di 208 della Rete complementare; nel 1890-91 fu complessivamente di km. 745, dei quali 609 della Rete principale e 136 della Rete complementare.

Prodotti complessivi. — Rete principale:

	Esercizi 1891-92	1890-91	Differenze nel 1891-92
Viaggiatori . . L.	3,803,611.19	3,273,734.73	+ 529,876.46
Bagagli . . . »	86,544.95	70,741.02	+ 15,803.93
Merci G. V. . »	396,065.14	371,311.90	+ 24,753.24
Merci P. V. . »	4,073,538.02	4,003,490.99	+ 70,047.03
Fuori traffico . »	37,838.—	38,562.82	— 724.82
Totale L.	8,397,597.30	7,757,841.46	+ 639,755.84

Rete complementare:

	1891-92	1890-91	Differenze
Viaggiatori . . L.	643,897.13	492,095.63	+ 151,801.50
Bagagli . . . »	5.698.05	4,098.91	+ 1,599.14
Merci G. V. . »	41,697.43	33,364.72	+ 8,332.71
Merci P. V. . »	233,320.09	201,326.79	+ 31,993.30
Fuori traffico . »	4,557.87	1,489.48	+ 3,068.39
Totale L.	929,170.57	732,375.53	+ 196,795.04

Reti principale e complementare:

	1891-92	1890-91	Differenze
Principale . . L.	8,397,597.30	7,757,841.46	+ 639,755.84
Complementare »	929,170.57	732,375.53	+ 196,795.04
Totale L.	9.326,767.87	8,490,216.99	+ 836,550.88

Prodotto medio per chilometro. — Per la Rete principale il prodotto fu di L. 13,789.16 nell'esercizio 1891-92, contro L. 12,738.65 nell'esercizio 1890-91, donde un aumento di L. 1,050.51 a favore dell'esercizio 1891-92. Per la Rete complementare il prodotto medio chilometrico fu di L. 4,467.17 nell'esercizio 1891-92 e di L. 5,385.11 nell'esercizio 1890-91, con una diminuzione perciò di lire 917.94 nell'esercizio 1891-92.

><

Per l'orario invernale dell'Adriatica.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, accogliendo le raccomandazioni fattele dal R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, procurerà che nella compilazione dell'orario invernale venga anticipato l'arrivo alla capitale del treno direttissimo N. 1 in guisa che il treno medesimo possa giungere a Roma alla mezzanotte precisa, pur mantenendo l'attuale ora di partenza da Milano, e senza diminuire l'attuale sosta a Firenze.

><

Istanze al Ministero Lavori Pubblici per mancanza di coincidenza di treni.

Sappiamo che sono state fatte istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè provveda a togliere gli inconvenienti che si lamentano con una certa frequenza, derivanti dalla perdita di coincidenza a *Torre Annunziata* fra il 256 proveniente da Salerno, ed il treno 876 della linea di Castellamare; per guisa che viene a mancare la coincidenza col diretto 4, risentendosi così un ritardo sensibile nella corrispondenza postale diretta per la linea Napoli-Roma.

><

Istanza per biglietti speciali da Castrogiovanni.

Siamo informati che l'Amministrazione comunale di Castrogiovanni, tenuto conto del sensibile aumento di viaggiatori che si verifica in quella stazione ferroviaria, ha rinnovato le sue istanze al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la istituzione dei biglietti speciali di andata e ritorno, valevoli per 12 giorni dalla stazione ferroviaria di Castrogiovanni a quelle di Palermo, Catania e Messina.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di aggiunta).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di comune accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha presentato all'approvazione del Ministero dei

Lavori Pubblici il seguente progetto di aggiunta alle *tariffe 206 P. V. e 403 P. V.:* — « in testa alla tariffa locale N. 206 P. V. è aggiunta la seguente annotazione: » applicabile in via di rimborso verso presentazione della » bolla doganale d'uscita comprovante il proseguimento » della merce all'estero, salvo il disposto della avvertenza *d*); — in testa alla tariffa locale N. 403. P. V.. è » aggiunta la seguente annotazione « applicabile in via » di rimborso verso presentazione della bolla doganale di » uscita comprovante il proseguimento della merce all'e» stero ».

(*Abrogazione di tariffa*).

Siamo informati che l'Amministrazione ferroviaria suddetta, col consentimento del Governo, ha disposto che, a partire dall'11 ottobre p. v. venga abrogata la *tariffa locale N. 406, P. V.*, istituita nel 1887 allo scopo di agevolare i trasporti sulla riviera ligure di ponente della sabbia occorrente per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dal terremoto avvenuto in detto anno in quella località.

(*Proroga di tariffa provvisoria*)

Ci consta che le Amministrazioni delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico, hanno dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che esse sono disposte a prorogare per altri due anni, a partire dal 1° settembre p. v., e cioè fino a tutto agosto 1894 la tariffa locale provvisoria a grande velocità per il *trasporto del pane dei panifici militari*. La tariffa medesima continuerebbe ad essere provvisoria anche durante il nuovo periodo biennale.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo ai lavori occorrenti per l'ampliamento della *stazione di Nizza Monferrato* in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Per l'ampliamento della stazione della quale trattasi la predetta Amministrazione ferroviaria ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici due progetti: il primo generale, che comprende tutte le opere urgenti e non urgenti, e che importa una spesa di L. 1,084,000; l'altro ridotto, che comprende le opere urgenti ed indispensabili per l'innesto della nuova linea, con un preventivo di spesa di L. 273,000, compreso il valore dell'occorrente materiale metallico di armamento. Il parere del Consiglio di Stato suaccennato riguarda quest'ultimo progetto.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che si possa approvare un atto di sottomissione della *Ditta Opessi* per la fornitura di tre bilancie a ponte bilico ed a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, da collocarsi in opera nelle stazioni di Canneto sull'Oglio, Asola e Calvisano, della ferrovia *Parma-Brescia-Iseo.*

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla questione della applicabilità o meno della multa contrattuale a carico della *Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni* per ritardata consegna dei ferri minuti di armamento provvisti per il tronco dal km. 6 a Ciampino della *ferrovia Roma-Segni.*

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di lavori di consolidamento e di completamento lungo il tronco Crespino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze;

2. Progetto della stazione di Bosco Redole, in servizio della linea Campobasso-Isernia;

3. Progetto per l'impianto di un magazzino merci nella stazione di Rutino lungo la ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

4. Progetto per la costruzione d'una diga in sponda destra del torrente Assi al km. 338.730 della linea Taranto-Reggio;

5. Progetto per la sistemazione dell'acquedotto al chilometro 210.581 fra le stazioni di Calciano e Grassano della linea Eboli-Metaponto;

6. Progetto per la costruzione di un fosso murato al km. 44.841 fra le stazioni di Palmi e Gioia Tauro lungo la ferrovia Reggio-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Inaugurazione del tronco Rocchetta Melfi-Rionero.* — Come avevamo preannunciato nel n. 32, il 9 corrente si inaugurò il tronco Rocchetta Melfi-Rionero della ferrovia Rocchetta-Melfi-Potenza. Dappertutto il treno inaugurale, che recava il ministro Lacava, senatori, deputati, le autorità e molti invitati, ebbe una entusiastica accoglienza. A Melfi il ministro Lacava assistette alla inaugurazione della lapide in memoria del patriota La Monica. Poscia vi fu banchetto d'onore. Al levare delle mense il sindaco brindò al Re, e il brindisi fu accolto da grandi ovazioni. Indi il ministro Lacava pronunziò un discorso più volte interrotto da calorosi applausi, che riferiamo in sunto, quale ci fu trasmesso dal telegrafo.

Il ministro disse che il problema ferroviario in Italia non deve guardarsi soltanto dal tornaconto del prodotto ferroviario, come fosse una semplice speculazione industriale, ma altresì deve considerarsi come fattore di civiltà e di italianità. Fra questi fattori va annoverata la legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie.

Passando quindi alla storia della ferrovia di cui oggi si inaugura una parte, rende omaggio a tutti i ministri, da Spaventa a Saracco, che vi contribuirono e specialmente al ministro Genala a cui risale la prima convenzione del 1886.

Quindi lesse il seguente telegramma del ministro Genala: « Essendomi impossibile assistere all'inaugurazione della ferrovia Melfi-Rionero, ti prego di portare il mio saluto, i miei fervidi voti a quelle popolazioni i cui interessi per sentimento di giustizia e di italianità io difesi, e a cui con gioia oggi mi associo ».

Poi il ministro Lacava ha accennato pure con lode all'opera continua ed attiva per le ferrovie della Basilicata degli onorevoli Delzio e Fortunato, con cui collaborò allo stesso fine in Parlamento. Disse che se dal 1860 molto si è fatto in Basilicata, molto rimane da fare.

Non solo alcune parti mancano di ferrovie, ma mancano di strade rotabili. Vi sono fiumi e torrenti senza argini e senza ponti. Rileva che quelli della Basilicata hanno due grandi qualità, cioè l'amore al lavoro e al luogo natio, nonchè la virtù di attendere. Confida che, quando le condizioni dell'erario lo permetteranno, nessun Governo dimenticherà di venire in aiuto della Basilicata.

Il ministro Lacava soggiunge che egli, che non è facile nel promettere, ma uso a mantenere, metterà ogni opera per rilevare le sorti dell'agricoltura, della *Magna Parens* della Basilicata. Sarà lieto con sè stesso se, durante la sua Amministrazione, potrà lasciare qualche cosa di veramente pratico, proficuo e durevole. Infine salutò Melfi, la città dei Normanni e degli Svevi, dove all'alba del risorgimento patrio egli accorreva, come oggi, quale rappresentante del Governo del Re.

Il discorso fu vivamente applaudito.

Ferrovia Asti-Acqui-Ovada-Genova. — *La lite col Governo nel Consiglio provinciale di Torino.* — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta dell'8 corrente

ha approvato la seguente deliberazione della Deputazione provinciale in via d'urgenza: « Autorizzazione al presidente a sostenere il giudicio introdotto davanti al Tribunale civile di Genova dai Ministeri del Tesoro e dei Lavori Pubblici perchè siano dichiarate tenute le provincie di Torino, Genova, Alessandria e Cuneo a concorrere nella spesa della ferrovia Asti-Ovada-Genova ».

Per richiamo a precedenti notizie circa lo svolgimento della lunga questione, vedi n. 25, pag. 393.

Ferrovia Firenze-Faenza. — *Perforazione della galleria delle Selve.* — Sul tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo il 4 corrente fu perforata la galleria delle Selve, l'ultima della ferrovia Faenza-Firenze.

Il direttore della ferrovia stessa, comm. Alessandro Perego, assisteva al perforamento della galleria, e volle premiare gli operai, festanti per l'ultimo lavoro eseguito, con una cospicua elargizione.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Nuovo progetto e Società costruttrice.* — Ricorderanno i nostri lettori come il Consiglio Provinciale di Alessandria, circa due anni addietro, rifiutava il sussidio di L. 600,000 chiesto dal Consorzio per la ferrovia Alessandria-Ovada, accordando invece un sussidio di L. 150 per chilometro e la somma di lire 314,000 stanziata pel ponte alla Maranzana sulla Bormida, che avrebbe dovuto costruirsi pel doppio uso.

Dopo questo voto del Consiglio Provinciale, il consigliere Bonzi, relatore favorevole al sussidio, non stette inoperoso; e, ricevuto tempo addietro un progetto di ferrovia economica, compilato dal geometra Luigi Prigione, cercò una Società costruttrice e trovò l'egregio ingegnere Nicola Oneto di Genova, il quale prese a studiare la cosa con cura e, trovato il progetto attuabile, propone ora la costruzione della ferrovia.

L'ingegnere Oneto nel proporre la ferrovia segue il concetto semplice, pratico, che conduce a non dubbi risultati, di accumulare nell'impresa il maggior numero d'interessi, di utilizzare nel miglior modo le opere ed impianti esistenti, tenendo conto altresì che la città di Alessandria preoccupasi non solo di migliorare le comunicazioni coi Comuni in parola, ma di mettersi in pari tempo in facile corrispondenza cogli altri Comuni della sponda destra dell'Orba e della valle della Stura.

La ferrovia in progetto si compone di un tronco principale Alessandria-Predosa e sua giunzione alla linea Novi-Ovada (la quale verrebbe prolungata ed allacciata alla stazione di Ovada della Mediterranea a S. Gaudenzio) e di un tronco secondario Castelferro-Carpeneto lungo le valli del Ritortino e dello Stavanasso.

Il primo tronco misura km. 22.500; muove dai pressi della stazione della Mediterranea, attraversa i Comuni di Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Castelferro, Predosa, e si unisce alla linea Novi-Ovada con direzione verso Ovada. Il secondo tronco misura km. 11.700, rasenta l'abitato di Castelferro, la Mantovana e termina colla stazione di Carpeneto, posta in località favorevole e conveniente pei Comuni di Carpeneto, Montaldo e Trisobbio.

La ferrovia dovrà costruirsi con criteri economici attenendosi alle prescrizioni che, giusta l'avviso della Commissione Governativa istituita col Decreto Ministeriale 25 agosto 1879, si riferiscono alla costruzione delle ferrovie economiche del secondo tipo, con la sola variante che la piattaforma stradale sarà nei maggiori tratti della linea in rilievo di metri 4.40 invece di 4.

Le stazioni sono previste in numero di sette nel tronco principale, cioè: Alessandria, Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Castelferro, Predosa, stazione di biforcazione colla linea Novi-Ovada; e d'una sola pel tronco secondario di Carpeneto con due fermate, una sotto l'abitato di Castelferro e l'altra alla Mantovana.

L'esercizio nei due tronchi di ferrovia verrà proporzionato alla importanza del movimento che si svilupperà sui medesimi.

Con binario conveniente, la ferrovia sarà unita alla stazione di Alessandria della Mediterranea.

La ferrovia verrà esercitata di concerto con quella della linea Novi-Ovada; speciali accordi saranno presi acciocchè i treni da e per Alessandria vengano fusi o continuati sul suo binario fino ad Ovada ed alla stazione di S. Gaudenzio.

Il costo del tronco principale, compreso ogni materiale fisso, è preventivato in L. 2,459,122; quello del tronco secondario in lire 1,037,276, pure compreso ogni materiale fisso; in tutto la spesa di costruzione della ferrovia sarà di L. 3,496,398.

Il concorso della Provincia pel ponte sulla Bormida e la sovvenzione chilometrica sarebbe di L. 384,200 (L. 314,000 pel ponte e L. 70,200 pel concorso chilometrico).

I Comuni interessati dovrebbero provvedere L. 720,000, così ripartite:

Alessandria L. 275,000, Castellazzo L. 110,000, Castelspina L. 20,000, Casalcermelli L. 10,000, Sezzè L. 75,000, Predosa L. 30,000, Ovada L. 20,000, Carpeneto, Montaldo, Trisobbio L. 180,000.

Comuni e Provincia debbono concorrere con somme a fondo perduto.

Tra le L. 275,000 che dovrebbe pagare Alessandria sono comprese L. 150,000, colle quali dovrebbe concorrere pel ponte alla Maranzana; la sua quota per la ferrovia si ridurrebbe quindi a sole L. 125,000.

L'ingegnere Oneto si impegna di ultimare tutti i lavori relativi al tronco principale Alessandria-Predosa, entro 20 mesi a datare dalla concessione, e quelli del secondo tronco Castelferro-Carpeneto, entro 14 mesi, a datare dall'apertura del primo tronco all'esercizio.

Per richiamo a precedenti notizie sul primo progetto e sui sussidi accordati o rifiutati da Provincie e Comuni, vedi n. 21, pag. 329.

Ferrovia direttissima Venezia-Trento per Valsugana. — *Nel Consiglio provinciale di Venezia.* — Facendo seguito alla notizia pubblicata nel n. 21, pag. 329, e richiamandoci specialmente all'articolo nel n. 20, nel quale abbiamo riassunta la lunga questione sin dal 1867, riportiamo dall'*Adriatico* lo svolgimento di una interpellanza del consigliere Pascolato nella seduta 9 corrente del Consiglio provinciale di Venezia.

« *Pascolato*, svolgendo la sua interrogazione sulla Valsugana, ricorda che la via del Brennero fu e sarà la via massima dei commerci nostri, e che devesi abbreviare. Nè Provincia, nè Comune hanno finora fatto nulla per superare le difficoltà che si opponevano alla costruzione della ferrovia della Valsugana, perchè finora si riteneva che lo Stato vicino non avrebbe favorito la ferrovia stessa che avrebbe abbreviato di 60 chilom. la via fra Venezia e Trento. Ora si è saputo, per trattative corse fra i rappresentanti del Trentino e quelli locali, che il governo Austro-Ungarico non ha difficoltà a completare anche da quella parte la sua rete. Per noi non resterebbe adunque che provvedere alla esecuzione della Bassano-Primolano già iscritta nella legge del 1879. Domanda alla Deputazione se ha seguito le vicende della questione; quale fu il lavoro della Commissione speciale; e cosa si è fatto presso il Governo affinchè si proceda alla fine alla costruzione della linea.

« Risponde *Pellesina* ricordando la visita del podestà di Trento (1), che appunto venne a cercare l'appoggio nostro alla costruzione della linea contro l'opposizione di Trieste che la ritiene dannosa al suo commercio. Dietro sollecitazioni delle autorità cittadine il nostro Ministro degli esteri si è posto in comunicazione col Ministero austriaco ed ha interposto anche gli uffici del nostro ambasciatore a Vienna per conoscerne gli intendimenti, rimuovere le difficoltà, vincere l'opposizione di Trieste. L'Ispettorato ferroviario da parte sua ha fatto ricerca del progetto Tatti, che è proprietà del Municipio di Venezia; e questo si è dichiarato disposto a dargliene copia. Ed è cosa di pochi giorni fa la notizia che fra breve avrà luogo qui una riunione fra i rappresentanti di Venezia e del Trentino onde affiatarsi e coordinare la loro azione pel raggiungimento dello scopo.

(1) Vedi il precitato nostro n. 21, pag. 329. (*N. d. R.*)

« *Pascolato* vede con piacere che la questione si agita e crede che tutto quello che si è fatto sia stato opportuno. Ma c'è un'altra cosa da fare, come ebbe a dire altra volta: si deve chiedere ed ottenere dal Governo che sia eseguita la legge del 1879 nella parte che c'interessa; questo è che si deve assolutamente domandare. Ricorda le molte linee già costruite ed in esercizio, comprese nella stessa tabella in cui prima figurava la Bassano Primolano, ed a questa soltanto non si è pensato mai. Niente fu fatto; nemmeno i piani di massima. Prega quindi la Deputazione provinciale di mettersi d'accordo con le autorità cittadine perchè sia costruita la Bassano-Primolano compatibilmente con le risorse del bilancio. Se si fosse costruita si sarebbe vinta anche la resistenza dei recalcitranti.

« *Pellesina* a nome della Deputazione accetta la raccomandazione ».

Ferrovie secondarie nel Circolo ferroviario di Torino. — *Prodotti gennaio-maggio 1892.* — Riassumiamo complessivamente i prodotti nei primi cinque mesi dell'anno corrente.

Ferrovie	Chilometri	Prodotti totali
Torino-Ciriè-Lanzo	N. 32	L. 186,002.41
Torino-Rivoli	» 12	» 54,855.25
Fossano-Mondovì	» 24	» 16,202.30
Santhià-Biella	» 30	» 239,704.29
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	» 122,960.55
Sassi-Superga	» 3	» 11,875.95
Basaluzzo-Frugarolo	» 9	» 5,709.05
Ferrovie economiche Biellesi	» 44	» 30,443.10

Ferrovia economica Sant'Ellero-Valombrosa. — *Stato dei lavori.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 16, pag. 247, circa l'inizio dei lavori, riassumiamo ora dalla *Nazione* lo stato dei medesimi.

Una Commissione, nominata dalla Deputazione provinciale, si è recata a Sant'Ellero per esaminare sul luogo e proporre il modo da adottarsi per l'impianto della *cremagliera* al passaggio a livello della strada ferrata, che si costruisce dal conte Telfener da Sant'Ellero al Saltino, precisamente nel punto in cui s'incontra la strada provinciale romana per Arezzo, presso la stazione di partenza di Sant'Ellero.

Il sistema adottato per questa ferrovia, a scartamento ridotto, è — come già abbiamo accennato in informazioni e notizie di precedenti numeri — quello attuato in Svizzera sul Monte Generoso e sul Righi. La ruota motrice centrale, che deve svolgere il suo percorso ingrana per mezzo de' suoi denti in una *cremagliera* che è collocata sull'asse del binario, ad eguale distanza dalle due rotaie esterne; le quali sostengono i carri di trasporto, e in nulla differiscono da quelle delle ferrovie ordinarie.

L'unica difficoltà da superare per l'impianto di questo sistema d'armamento consisteva nell'impedire che la *cremagliera* incavata, e con un risalto di circa sei centimetri sul piano della strada rotabile, arrecasse impedimento al passaggio de' veicoli ordinari. Ma tale difficoltà può dirsi superata, mediante una copertura mobile a ribalta, la quale deve aprirsi, per mezzo di cerniera, al passaggio dei treni e quindi esser richiusa. In tal guisa, il risalto della *cremagliera* è tolto, e non v'è possibilità che i veicoli ordinari, traversando il passaggio a livello, possano impigliarsi ne' denti incavati della *cremagliera*.

Lo stesso conte Telfener aveva fatto proposta di tal provvedimento, che fu sperimentato dinanzi alla Commissione, mediante il ripetuto passaggio di veicoli di varia specie.

La Commissione suggeriva pure altre cautele: circa il modo di chiudere la copertura della *cremagliera*, e circa la vigilanza, consigliando che si trovi sempre un guardiano speciale all'incontro del passaggio a livello su la strada provinciale.

Tutto è pronto per l'apertura al pubblico esercizio della ferrovia che deve condurre a Vallombrosa, essendo arrivati anche i pezzi d'armamento speciale per la parte in cui la salita del monte è più ripida, cioè il 22 per cento.

La linea è lunga circa metri 7900, e con la velocità di 8 chilometri all'ora, sarà percorsa in circa un'ora. L'altezza massima, che si raggiunge al Saltino, è di 1000 metri.

Ogni vagone pesa, vuoto, circa 5 tonnellate, e può trasportare 10 tonnellate di peso.

Alla stazione di Sant'Ellero sono già in deposito due locomotive. Una ha il nome di *Chimirri*, per ricordare il ministro che tanto si adoprò per facilitare la costruzione della linea; all'altra fu dato il nome di *Vallombrosa*. La forza effettiva di ogni locomotiva è di 150 cavalli effettivi. Queste locomotive sono state costruite in Filadelfia nelle officine della Casa Baldwin.

Le rotaie, la cremagliera, cioè tutto l'armamento fisso, sono d'acciaio Bessemer, e provengono dalla fabbrica Ongrey.

Il materiale mobile, le vetture per viaggiatori, i carri per mercanzie sono stati costruiti nella fabbrica metallurgica di Bruxelles.

Alla costruzione della ferrovia hanno concorso la Provincia di Firenze con L. 20,000: con L. 20,000 il Comune di Firenze: hanno concorso pure i Comuni di Pontassieve, Rignano, ecc.: ma vi ha concorso, sopra tutto, con capitali proprii, e con la più lodevole energia il conte Telfener.

Tramvia elettrica Genova-Sampierdarena. — *La convenzione già approvata dal Consiglio comunale di Genova ed in prima deliberazione dal Consiglio comunale di Sampierdarena respinta dal medesimo in seconda deliberazione.* — Della prima deliberazione del Consiglio comunale di Sampierdarena abbiamo fatto cenno nel n. 30, a pag. 472.

A senso dell'art. 159 della Legge Comunale e Provinciale il Consiglio stesso fu chiamato nella seduta dell'8 corrente ad approvare in seconda deliberazione la minuta di Convenzione preparata dalla Giunta d'accordo colla « Società Omnibus e Tramways Genovesi » per l'applicazione della trazione elettrica all'esercizio della tramvia Genova-Sampierdarena, già approvata in seduta del Consiglio del 18 scorso luglio, e modificata nella parte che riguarda il servizio dei trasporti operai.

Dopo lunga discussione si venne a votazione per appello nominale La convenzione venne respinta, non avendo ottenuto che 11 voti favorevoli contro 8 contrari.

In seguito a tale voto il Sindaco e la Giunta municipale deliberarono di rassegnare le dimissioni.

Tramvia a benzina nell'Esposizione Colombiana di Genova. — *Prove ed inaugurazione.* — Il 6 corrente furono fatte le prime prove della tramvia a benzina della *Società di costruzioni meccaniche di Saronno.* Le prove riuscirono pienamente.

L'11 corrente, poi, ebbe luogo l'inaugurazione della tramvia stessa.

Questa percorre tutta la periferia del lato sud dell'Esposizione Colombiana. I veicoli, eleganti e graziosi, sono a 12 posti; essi sono spinti da un piccolo motore a benzina.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Visita al tracciato della linea Huttwyl Wolhausen.* — L'8 corrente i signori Ruchonnet e Jouissaint, Direttori del Giura-Sempione, accompagnati dai signori Hochstrasser, consigliere nazionale, e Sehlmann, Direttore federale dei lavori pubblici, hanno visitato il tracciato della ferrovia Huttwyl-Wolhausen, che avrà una lunghezza di 25 chilometri, e le cui spese di costruzione sono calcolate a fr. 2,300,000. Il capitale azioni, che è di fr. 1,800,000, sarà fornito dai Cantoni di Lucerna e di Berna e dai Comuni interessati.

Ferrovie Argentine. — *Stato attuale.* — Da un rapporto presentato al Congresso dal primo Ministro, riassumiamo i punti principali riferentisi alle strade ferrate, considerate nel loro stato attuale.

La rete Argentina misura 7676 miglia di linee ferroviarie. Essa comprende tre specie di scartamenti:

Scartamento stretto di 40 pollici . . .	per miglia (1)	2236
» medio di 4 piedi, 8 1/2 poll.	» »	640
» largo di 5 piedi, 6 pollici .	» »	4800
		7676

Il costo di costruzione di queste linee varia da lire sterline 6000 a Ls. 16,000 per miglia. L'esercizio di molte di queste linee — come già facemmo notare con speciali statistiche in precedenti numeri — fu chiuso con un disavanzo; altre hanno dato un beneficio inferiore all'1 0/0 sul costo di costruzione.

La rete ferroviaria Argentina consta di 28 linee, per la lunghezza complessiva di miglia 7676; dei quali 1556 appartengono allo Stato, 2510 hanno una garanzia dal Governo e 3610 sono esercitate da Società indipendenti.

Nel 1891 furono aperte all'esercizio 1205 miglia di nuove linee, pari a 1939 chilometri.

Diamo, a mo' d'esempio, il conto di tre linee garantite dal Governo per l'esercizio 1891, premettendo che i valori sono indicati in piastre-carta.

	Prodotti	Deb. al Gov.
Ferrovia del Pacifico	2,899,000	1,450,000
Ouest-Argentino	2,606,000	1,303,000
Cordoba-Centrale	2,125,000	1,062,000

La somma da pagarsi a queste tre linee per ragione della garanzia è di 544,000 Ls., ma, deducendo la parte da esse dovuta al Governo, la somma da pagarsi da questo per la garanzia si riduce a Ls. 340,000.

Circa le sei principali linee della rete Argentina, componiamo il seguente prospetto:

	Miglia	Capitale (Ls.)	Prodotto 1891 (Piastre)	Spese (Piastre)	Prod. per 1000 Ls. di cap.
Great Southern .	1175	11,500,000	4,898,000	2,382,000	12
Linea di Rosario .	910	8,400,000	9,204,000	5,260,000	26
Centrale-Argentino	720	10,040,000	2,014,000	1,659,000	2
Buenos-Ayres Pacifico	432	2,740,000	2,899,000	2,536,000	7
Cordoba-Centrale .	552	4,200,000	2,125,000	2,175,000	0
Ouest-Argentino .	320	2,050,000	2,606,000	2,380,000	6

Diamo infine riassuntivamente la situazione nel 1891 di tutta la rete Argentina:

Miglia in esercizio	N.	7,676
Costo di costruzione . . .	Ls.	71,800,000
Viaggiatori	N.	11,310,000
Tonnellate merci	»	4,810,000
Prodotti lordi	Ls.	2,205,000
Spese	»	1,580,000
Prodotto netto	»	625,000

Da ciò si deduce che il beneficio netto nell'esercizio 1891 non ha raggiunto che 0.87 0/0 del capitale speso.

Tramvie Svizzere. — *Dati statistici del 1891.* — La lunghezza delle linee della rete totale conta 38.55 chilometri, e cioè a Berna: 2.93; Zurigo 8.58; Ginevra 12; Bienne 4.67; e Vevey-Chillon 10.37.

Per forza motrice sono adoperati: cavalli, vapore, elettricità ed aria compressa. Sono impiegati in tutto 254 cavalli, 5 locomotive, 9 motori pneumatici e 15 elettrici.

Il materiale rotabile si compone di 114 vetture per passeggieri e 9 carri per merci.

In Zurigo si sono trasportate 324,584 persone per chilom.; in Berna 396,797; in Ginevra 304,659; in Bienne 87,474; e da Vevey a Chillon 93,183. In Ginevra e Bienne, dove si trasportano anche merci, sono state trasportate nella prima città tonn. 1393, e nella seconda 2698.

Gli introiti dell'esercizio furono i seguenti: a Bienne, fr. 12,423 per chilom.; a Vevey-Chillon, fr. 17,852; a Berna, fr. 43,434; a Zurigo, fr. 43,681; ed a Ginevra, fr. 46,388.

Le spese dell'esercizio sono, presso tutte le Compagnie, minori delle entrate. Però i guadagni non sono molto rilevanti. I maggiori ebbero luogo a Zurigo, dove il fondo capitale ricevette il 5 0/0; il minore fu per la Società dei Tramways Vevey-Chillon, i cui azionisti non ricevettero che il 2.26 0/0.

(1) Il miglio corrisponde a metri 1609.

Notizie Diverse

Debito pubblico italiano. — *Al 30 giugno 1892* la consistenza generale del debito pubblico in Italia era rappresentata da L. 574,161,170.39 di rendita annua, corrispondente ad un capitale di L. 12,765,307,623.88.

In confronto al debito risultante alla fine del trimestre precedente, cioè al 31 marzo, si scorge una diminuzione di L. 295,374.15 di rendita e di L. 9,091,789.72 di capitale.

Questa diminuzione dipende per milioni 5 1/2 circa dalle ammortizzazioni dei debiti redimibili inclusi separatamente nel Gran Libro, e per milioni 2.6 da diminuzione nell'annualità dovuta alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Ecco il prospetto dei debiti dello Stato nella loro consistenza al 30 giugno ultimo scorso:

Amministrati dalla D. G. del debito pubblico		Rendita annua	Capitale
Gran Libro	L.	448,730,234	9,060,010,141
Rendite da trascrivere nel Gran Libro. . . .	»	436,034	8,774,303
Rendita della S. Sede.	»	3,225,000	64,500,000
Debiti redimibili			
Deb. inclusi separatamente	»	19,105,354	434,691,855
Contabilità diverse . .	»	32.465.517	789,213,639
	L.	503,962,139	10,357,159,938
Amministrati dalla D. G. del Tesoro			
Debito perpetuo 5 0/0 della Sicilia	L.	2,397,094	47,941,877
Rendita 3 0/0 provincie napoletane.	»	106,999	3,566,626
Rendita 3 0/0 legge 26 marzo 1885.	»	598,476	19,949,203
Debiti redimibili			
Prestito inglese 3 0/0 .	»	528.304	17,610,119
Buoni dei danneggiati Sicilia	»	246,930	4,938,600
Annualità riscatto ferrovie Alta Italia	»	27,781,150	1,018,108,118
Interessi sul prezzo scorte Regia tabacchi . .	»	1,704,579	68,183,152
Obbligazioni ferrov. 3 0/0	»	36,835,500	1,227,850,000
Totale	L.	574,161,170	12,765,307,634

Commercio del mondo nel 1891. — Nello scorso 1891 le statistiche ufficiali registrano il seguente movimento nel commercio di importazione ed esportazione tra i principali Stati del vecchio e del nuovo mondo:

		Importazioni	Esportazioni
Inghilterra . . .	L.	10,892.275,000	8 126,725,000
Francia	»	4,921,359,000	3,627,116,000
S. U. d'America .	»	4,141,565,000	3,345,000,000
Austria-Ungheria .	»	1,491,154,000	1,842,642,700
Russia	»	1,284,000,000	1,482,024,000
Italia	»	1,122,299,000	877,536,000
Svizzera . . .	»	907,051,000	854,965,000
Spagna	»	862,335,000	670,078,000
Totale	L.	25,622,078,000	20,826,086,700

Le importazioni hanno superato le esportazioni in tutti gli Stati, eccezioni sole l'Austria-Ungheria e la Russia.

Confrontando il movimento degli scambi fra i due anni 1890 e 1891, si arriva a queste conclusioni per il 1891:

a) Che le *importazioni* aumentarono:

In Francia	nel rapporto del	10.9	0/0
Nell'Austria-Ungh.	»	6.1	»
Nell'Inghilterra	»	3.2	»
Negli S. U. d'Amer.	»	0.6	»
Nella Spagna	»	0.4	»

Diminuirono:

In Italia	nel rapporto del	14.9	0/0
In Russia	»	8.5	»
Nella Svizzera	»	1.1	»

b) Che le *esportazioni* diminuirono:
Negli Stati-Uniti d'America nel rapporto del 13.2 0|0
Nell'Inghilterra » 5.7 »
Nella Svizzera » 4.4 »
Nell'Austria-Ungheria » 3.9 »
Nella Francia » 3.4 »
In Italia » 2.0 »
Aumentarono:
Nella Russia nel rapporto del 4.1 0|0
Nella Spagna » 3.6 »

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 78,000*, per lavori rialzamento travata metallica ponte Adige della *linea Bologna-Padova;*

L. 150,000, per deviare la ferrovia Firenze-Bologna all'imbocco Pistoia della galleria della Rovina, fra i chilom. 43.034.07 e 43.392.39 da Firenze;

L. 88,000, per prolungare l'arco di rinforzo al muraglione di sostegno della ferrovia presso all'imbocco Bologna della galleria delle Capanne al chilom. 58.430 del bivio Reno, nella linea Bologna-Pistoia;

L. 23,500, per modificazioni ed aggiunte ai binari nella stazione di Solmona, in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Isernia, nonchè per la costruzione di un forno da pane e di una latrina isolata presso il deposito del combustibile.

Rete Mediterranea. — Elaborati di gara *, per fornitura di *materiale accessorio d'armamento.*

Rete Sicula. — L. 7400, per il consolidamento delle case cantoniere poste ai chilom. 89.312, 92.831, 108.343, 110.294, 116,400 e 117.410 della linea Palermo-Porto Empedocle.

Direzione tecnica gavernativa ferrovia Parma-Spezia. — Lire 23,115 *, per progetto d'appalto *deviatoi ed intersezioni.*

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 59,750 pel completamento della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, nel tronco da Alano-Fener a Feltre;

L. 28,512.50 pel completamento del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Argenta e Ravenna;

L. 18,700, pel completamento della massicciata della linea da Ponte San Pietro a Seregno.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori di costruzione di una casa cantoniera semplice presso la stazione di Taranto al km. 0.430 della linea Taranto-Brindisi. Importo L. 3500. Tempo utile per la presentazione delle offerte 23 agosto 1892.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla ditta Gallo Pasquale di Eboli l'appalto dei lavori per la costruzione di una galleria artificiale fra le stazioni di Romagnano e Balvano. Ribasso 22.15 0|0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 12 corrente*). — Andrea Bevilacqua di Genova per la fornitura di 1500 cassette di biacca fina in pani;

Paolo Pigna di Milano per fornitura di 400,000 rotoli di carta per telegrafo;

Linificio e Canapificio Nazionale di Milano per fornitura di kg. 21,000 di corde diverse;

Canapificio Veneto Antonini, Ceresa, Zorzetto di Venezia per fornitura di kg. 45,000 di cordicelle;

Diatto Fratelli di Torino per fornitura di 190 garette per guardiani e per bilancie;

Impresa Agostinelli Agostino per provvista e spandimento pietrisco per massicciata agli imbocchi della Galleria del Cremolino;

Buda Delle Piane e C. di Genova per fornitura di kg. 36,000 di solfato di rame;

Beluffi Luigi di Canneto per impianto siepi e stecconato di chiusura sul tronco Avellino-Prata Pratola;

Società delle Cartiere Meridionali di Napoli per fornitura di carta brunella e bleu e copialettere;

Way e Pellizzone di Torino per fornitura di kg. 10,000 di bolloni di ferro per locomotive;

Rogorini Antonio di Milano per fornitura di materassi, guanciali, fodere e federette;

Tensi e Pelegatta di Milano per fornitura di carta da pacchi brunella e bleu;

Ermolli Giovanni di Varese per fornitura di attrezzi di legno per carico e scarico;

Corda Gerolamo di Vaprio d'Adda per fornitura di kg. 33,000 di stoppa di canape;

Paganini, Villani e C. di Venezia per fornitura di kg. 16,000 di gommelina.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di La Loggia — Torino — (16 agosto, ore 5 pom., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso di Asilo infantile. Importo ridotto L. 39,465 (V. N. 29).

Amministrazione dell'Asilo infantile Rosai Cajani in S. Giovanni Valdarno. — Arezzo — (17 agosto, ore 10 ant., def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del fabbricato per l'Asilo, ecc. Importo ridotto L. 41,652.92 (V. N. 30).

Municipio di Pieve S. Stefano — Arezzo — (17 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria detta di Fungoia, ecc. Importo ridotto L. 107,349.10 (V. N. 30).

Genio Militare di Fontana-Liri (18 agosto, ore 10 ant., unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione delle Officine per la intrazione della glicerina e preparazione della galletta nel nuovo polverificio di Fontana-Liri. Importo L. 300,000. Cauz. L. 30,000. Lavori compiuti in 210 giorni.

Municipio di Torre Santa Susanna — Brindisi — (21 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la strada obbligatoria Torre S. Pancrazio. Importo ridotto L. 61,740 (V. N. 31).

Prefettura di Roma (22 agosto, ore 10 ant., unico definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione della impalcatura con travi in ferro in una sala del Museo zoologico della R. Università di Roma. Importo L. 11,740. Cauzione provvisoria L. 750. Cauzione definitiva L. 2000.

Municipio di Sestri Ponente — Genova — (24 agosto, ore 4 pom., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'esecuzione dei seguenti lavori:

1° Costruzione di binari commerciali nella via Cavour a nord dello scalo ferroviario ed opere relative per la sistemazione e livellazione del suolo;

2° Costruzione di un nuovo ponte in muratura sul rivo Canterana in corrispondenza di detta via. Importo ridotto L. 57,680 (V. N. 30).

Municipio di Rho — Milano — (29 agosto, ore 10 ant., 2ª asta per diserzione di primo incanto). — Appalto delle opere di costruzione dell'edificio scolastico. Importo L. 64,625.30. Cauzione provvisoria L. 6500. Cauzione definitiva L. 12,000. Fatali 17 settembre, ore 12 merid.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina in Spezia (30 agosto, ore 10 ant., unico definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione dei fabbricati militari marittimi, nonchè delle strade, piazzali, canali, bacini, muri di sponda, scogliere ed infine di tutte le opere sia comuni che idrauliche dipendenti dalla Regia Marina e poste nel Golfo di Spezia per gli anni finanziari 1892-93, 1893-94 e 1894-95. Importo annuale L. 200,000. Cauzione L. 60,000.

Consorzio stradale di Val Macra — Cuneo — (6 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria da Prazzo ad Acceglio (m. 6150.11). Importo L. 161,993.86. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva L. 15,000. Fatali a giorni 15.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione artiglieria e torpedini — Venezia — (16 agosto, ore 12 1\|2 pom., 1ª asta). — Fornitura di **ottone** in chiodetti, fogli, filo e verghe. Importo L. 5000. Cauzione L. 500. Fatali 26 agosto, ore 12 merid.

R. Fonderia. — Napoli — (19 agosto, unica definitiva). — Fornitura di kg. 1500 di **stagno** in pani. Importo L. 4800. Cauzione L. 480. Consegna giorni 20.

Direzione artiglieria. — Spezia — (20 agosto, ore 11 ant., 1ª asta). — Fornitura di **ottone** in chiodi, fogli, lastre, filo, ecc. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 3 settembre, ore 12 merid.

Direzione artiglieria e torpedini. — Napoli — (22 agosto, ore 2 1\|2 pom., 1ª asta) — Fornitura di **rame** in 2 lotti: 1° lotto, in fogli, in filo, in verghe, in chiodi e chiodetti. Importo L. 4300. Cauzione L. 430. — 2° lotto, in pani. Importo L. 24,000. Cauzione L. 2400. Fatali 6 settembre, ore 12 merid.

Direzione territoriale d'artiglieria. — Roma — (24 agosto, ore 10 ant., unica definitiva). — Fornitura di kg. 90 di **latta** in foglio doppia; kg. 100 semplici; kg. 45 di **ottone** in lamiera sottile; kg. 50 in verghe piatte; kg. 150 di **stagno** in pani; kg. 100 in verghe. Importo L. 1167. Cauzione L. 117. Consegna giorni 20.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Corsi Felice, Napoli: Chilogr. 7400 di olio di lino, L. 7,030;

Società generale italiana di elettricità. Milano: due trapanatrici elettriche, L. 2,500;

Carlo De Luca e Figli. Napoli: Apparecchio per provare a pressione idraulica tubi, L. 2,550;

Società anonima delle fabbriche unite di biacche e colori, Genova: Chilogr. 30,000 di minio in polvere, L. 11,308 07;

Filippo Sabbadin, Venezia: Olio di lino naturale, L. 8,640.25.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Credito Fondiario). — La *Gazzetta Ufficiale* del 5 agosto, N. 183, pubblica gli elenchi delle 1492 cartelle fondiarie, tipo 4 0\|0 e delle 1339 cartelle fondiarie, tipo 4 ½ 0\|0 estratte il 1° corr.

Società Monteponi — Torino — Dal 16 corrente viene pagato un acconto dividendo in L. 15.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

25 agosto. — **Società Siciliana di Navigazione a vapore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede della Società in Messina.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

18 agosto. — **Società Anonima delle Miniere di Montecatini.** — Assemblea generale straordinaria, in seconda convocazione, per le ore 10 antim. nella sede sociale in Roma.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 6	Agosto 13
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 646.50	652
» » Mediterranee	» 517	527
» » Sicule	» 605	610
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	» 300	345
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 544.50	544.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 281	281
» » Novara-Seregno	» 68	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 298.50	298.50
» » Centrale Toscana	» 483.50	483.50
» » Mediterranee 4 0|0	» 435.50	435.50
» » Meridionali	» 306.50	306.50
» » Sarde, serie *A*	» 306.50	307.50
» » » serie *B*	» 302.50	302.50
» » » 1879	» 300.50	300.50
» » Pontebba	» 452.50	452.50
» » Nord-Milano	» 260	260
» » Meridionali Austriache	» 320.50	320.50
» » Gottardo 4 %	» 103	103.25

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 21 al 31 Luglio 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,399,280 18	1,412,630 32	— 13,350 14	52,236 43	94,067 64	— 41,831 21
Bagagli e cani	57,064 00	60,479 81	— 3,415 81	2,146 35	3,633 95	— 1,487 60
Merci a G.V. e P.V. acc.	278,612 53	320,346 32	— 41,733 79	12,825 62	18,947 22	— 6,121 60
Merci a P. V.	1,572,873 73	1,430,635 61	+ 142,238 12	61,649 20	120,523 16	— 58,873 96
TOTALE	3,307,830 44	3,224,092 06	+ 83,738 38	128,857 60	237,171 97	— 108,314 37
Prodotti dal 1° al 31 Luglio 1892.						
Viaggiatori	3,978,223 65	3,979,872 78	— 1,649 13	145,426 71	264,633 07	— 119,206 36
Bagagli e cani	175,492 02	172,234 60	+ 3,257 42	5,541 59	10,363 88	— 4,822 29
Merci a G. V. e P.V. acc.	845,657 47	883,715 01	— 38,057 54	30,110 85	52,240 98	— 22,130 13
Merci a P. V.	4,572,325 99	4,086,263 26	+ 486,062 73	175,595 38	344,248 92	— 168,653 54
TOTALE	9,571,699 13	9,122,085 65	+ 449,613 48	356,674 53	671,486 85	— 314,812 32
Prodotto per chilometro						
della decade	789 27	776 33	+ 12 94	142 07	353 81	— 216 74
riassuntivo	2,283 87	2,196 51	+ 87 36	393 25	1,015 87	— 622 62

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 21ª Decade — dal 21 al 31 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.243.449 43	55.362 65	322.697 80	1.412.311 51	20.068 26	3.053.889 65	4.226 00
1891	1.221.144 43	57.211 75	384.803 27	1.316.328 30	19.593 49	2.949.081 24	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 22.305 00	— 1.849 10	— 12.105 47	+ 95.983 21	+ 474 77	+ 104.108 41	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	19.345.163 06	957.437 97	6.043.014 25	26.181.551 07	286.297 85	52.813.464 20	4.226 00
1891	20.373.476 34	954.042 68	6.183.800 50	25.847.460 54	284.536 45	53.643.316 51	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.028.313 28	+ 3.395 29	— 140.786 25	+ 334.090 53	+ 1,761 40	— 829.852 31	+ 22 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	74.538 57	1.882 35	17.239 74	84.717 92	1.946 28	180.324 86	996 00
1891	82.462 19	2.328 09	19.001 45	90.052 32	2.182 76	196.026 81	995 00
Differenze nel 1892	— 7.923 62	— 445 74	— 1,761 71	— 5.334 40	— 236 48	— 15.701 95	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.144.373 60	26.753 03	350.856 07	1.776.056 60	27.833 30	3.325.872 60	996 00
1891	1.195.826 24	28.471 99	356.241 52	1.818.159 61	30.566 25	3.429.265 61	995 00
Differenze nel 1892	— 51.452 64	— 1.718 96	— 5.385 45	— 42.103 01	— 2.732 95	— 103.393 01	+ 1 00

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	619 34	604 94	+ 14 40
riassuntivo	10.750 54	10.977 60	— 227 06

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	5.892 05	4,908 65	+ 988 40	81.410 60	77,303 80	+ 4,106 80
Merci	948 00	1.003 85	— 55 85	15,489 60	16,446 14	— 956 54
Prodotti indiretti	» »	» »	» »	6,474 50	6,691 44	— 216 94
Totali	6.840 65	5.907 50	+ 932 55	103.374 70	100,441 38	+ 2,933 32

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Luglio* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3.602.75	13.262.00	1.316.60	1.281.30	3.173.00	4.946.50	6.620.15	4.425.65	1.894.20	6.309.35	3.485.35	930.90
Bagagli e Cani	68.40	307.55	27.15	5.40	38.05	4.85	92.55	75.15	50.60	32.60	44.80	15.50
Merci a G· V· e P· V. Accel.	619.60	2.919.55	144.30	109.50	431.90	214.65	109.70	732.15	206.60	960.35	418.40	50.80
Merci a P. V.	4.897.65	7.892.80	346.10	953.30	174.60	87.70	604.45	2.262.40	1.567.60	2.676.80	1.760.25	596.90
Totali	9.188.40	24 381.90	1.834.15	2.349.50	3.817.55	5.253.70	7.426.85	7.495.35	3.719.00	9.979.10	5.708.80	1.594.10

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MAGGIO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità	13,172.75	33,287.30	16,902.65	23,808.96	3,055.45	5,555.70	1,175.10	7,766.30
Piccola Velocità	391.95	11,815.60	11,120.90	28,704.20	288.25	160.50	236.35	587.65
Totali	13,564.70	45,102.90	28,023.55	52,513.16	5,343.70	3,716.20	1,411.45	8,353.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

2ª Decade — Dall'11 al 20 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	108,177 00	2,267 00	13,850 00	92,845 00	1,768 00	218,907 00	609 00	360 00	**1892** . . . L. 218,907 00
1891	102,163 00	2,144 00	13,113 00	87,698 00	1,661 00	206,779 00	609 00	340 00	**1890** . . . » 213,126 00
Differenza nel **1892**	+ 6,014 00	+ 123 00	+ 737 00	+ 5,147 00	+ 107 00	+ 12,128 00	»	+ 20 00	*Differ.* in + − 5,781 00
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1892					
1892	205,860 00	4,067 00	25,926 00	171,093 00	2,198 00	410,044 00	609 00	673 00	**1892** . . . L. 410,044 00
1891	197,588 00	3,904 00	24,944 00	165,016 00	2,033 00	393,485 00	609 00	646 00	**1890** . . . » 405,992 00
Differenza nel **1892**	+ 8,272 00	+ 163 00	+ 982 00	+ 6,977 00	+ 165 00	+ 16,559 00	»	+ 27 00	*Differ.* in + − 4,052 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	19,158 00	177 00	1,093 00	5,433 00	19 00	25,880 00	245 00	106 00	**1892** . . . L. 25,880 00
1891	17,030 00	160 00	972 00	3,733 00	17 00	21,912 00	178 00	123 00	**1890** . . . » 14,994 00
Differenza nel **1892**	+ 2,128 00	+ 17 00	+ 121 00	+ 1,700 00	+ 2 00	+ 3,968 00	+ 67 00	— 17 00	*Differ.* in + − 10,886 00
				PRODOTTI DAL 1° AL 12 LUGLIO 1892					
1892	37,923 00	356 00	2,182 00	9,629 00	41 00	50,131 00	213 00	235 00	**1892** . . . L. 50,131 00
1891	32,117 00	303 00	1,857 00	8,103 00	37 00	42.417 00	139 00	305 00	**1890** . . . » 29,520 00
Differenza nel **1892**	+ 5,806 00	+ 53 00	+ 325 00	+ 1,526 00	+ 4 00	+ 7,714 00	+ 74 00	— 70 00	*Differ.* in + − 20,811 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 85	118 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
	Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p. *Pranzo*	7 — pomer. *Pranzo*		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 18 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 28 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50.** **da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 20 Agosto 1892. NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Situazione dei lavori al 1° luglio 1892 [1].

I. — LINEA LECCO-COLICO.

a) **Tronco Lecco-Bellano.** — L'intero tronco è ultimato ed aperto col 1° luglio p. p. al pubblico esercizio;

b) **Tronco Bellano-Colico.** — Sono incominciati i lavori delle trincee di approccio a due gallerie. Proseguono alacremente le operazioni di tracciamento e le espropriazioni.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

a) **Tronco Rocchetta-Rionero.** — Sono ultimati i movimenti di materie, le opere d'arte, le gallerie e le case cantoniere.

Stazioni e fermate: Sono ultimate la stazione di Melfi e la fermata di Rapolla. Nella stazione di Barile resta da completare la coloritura dei fabbricati, la copertura e parte dell'intonaco del rifornitore e la sistemazione del piazzale. Nella stazione di Rionero deve completarsi la coloritura dei fabbricati, la messa in opera della pensilina metallica e la sistemazione del piazzale.

Passaggi a livello: Ultimati.

Opere di difesa e di consolidamento: Ultimate, meno il consolidamento del rilevato al chilom. 22.996, mancante di una parte del cunicolo di scolo della fognatura.

Chiusure: Le chiusure sono in parte con muretti a secco, ed in parte con siepi di biancospino. I muri a secco sono in corso d'esecuzione, ed ultimata la piantagione delle siepi.

Armamento: Ultimato, meno piccole sistemazioni e ricarichi di ghiaia (2).

b) **Tronco Rionero-Potenza.** — I lavori di questo tronco sono tuttavia limitati alla grande galleria dell'Appennino coi tratti esterni fino al chilometro 50.200 da un lato e 56.350 dall'altro. Questi lavori costituiscono i lotti 17 e 18 di appalto, per i quali le opere eseguite cumulativamente sono le seguenti:

Movimento di materie: In rialzo, metri cubi 17.130; in iscavo, mc. 23.850. Questo lavoro rappresenta il 36|100 del quantitativo totale.

Opere d'arte: In corso di costruzione: il viadotto in cinque archi, di luce m. 8 ciascuno, sul vallone Franco al chilometro 50,658.50; il ponte in tre archi di m. 10 ciascuno sul torrente Fiera al chilom. 54.440; il viadotto in tre archi di m. 8 ciascuno sul vallone Stompagno alla progressiva 56.173. Il lavoro fatto corrisponde al 17|100 del totale.

Gallerie: Galleria Giardiniera, di m. 175: ultimata, meno le fronti. *Galleria dell'Appennino*, di m. 3295: Scavo: in piccola sezione, m. 776, in grande sezione m. 720, in strozzo m. 607. Muratura: in calotta m. 675, dei piedritti m. 567, dell'arco rovescio m. 508. A questa galleria si lavora dai due imbocchi e dal pozzo n. 2, dal quale si è già avanzati per m. 59 da una parte e per m. 71 dall'altra. Degli altri due pozzi, il secondo di m. 72 è eseguito, compreso il rivestimento per m. 70; ed il terzo di m. 76 è scavato e rivestito per metri 11. Il lavoro di galleria corrisponde a circa il 12|100 del totale.

Case cantoniere: Le N. 6 case cantoniere che sono comprese nei due lotti trovansi in istato di costruzione molto avanzata, e la parte fatta rappresenta il 90|100 del totale.

Stazioni: La ***stazione di Acerenza*** ha il fabbricato viaggiatori colle fondazioni e le fognature ultimate, ed eseguite fino al piano del tetto le murature in elevazione. Lo stesso dicasi del fabbricato cessi. Sono inoltre eseguiti gli scavi di fondazione e parte della muratura sotto terra del piano caricatore.

Della ***stazione di Avigliano*** sono eseguite le fondazioni del fabbricato viaggiatori, del fabbricato cessi e del piano caricatore.

Massicciata: È fatto il distendimento del primo strato per m. 356.

III. — LINEA ROCCHETTA MELFI-GIOIA.

a) **Tronco Rocchetta-Rapolla-Lavello.** — È ultimato ed aperto all'esercizio.

b) **Tronco Rapolla Lavello-Gioia.** — È ultimato, meno poche opere di finimento, qualche tratto di sistemazione dell'armamento, e ricarico della massicciata. Questo tronco venne aperto all'esercizio il 1° del corrente mese.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° giugno 1892*, nel n. 29.
(2) Il detto tronco venne aperto all'esercizio il 10 del corrente mese.

IV. — LINEA SOLMONA-ISERNIA.

a) **Tronco Solmona-Canzano.** — Ultimato, meno pochi lavori di finimento, completamento della massicciata e la rettifica di qualche tratto della medesima. Verrà aperto all'esercizio nella seconda quindicina di settembre.

b) **Tronco Canzano-Isernia.** — I lavori continuano ad essere limitati ai lotti 13-14 e 15-16, ma quanto prima si provvederà all'appalto di diversi altri. I lotti 13 e 14 riguardano essenzialmente la grande galleria della Maiella, e quelli distinti coi numeri 15 e 16 la galleria di Montepagano.

I lavori fatti nei primi due lotti sono i seguenti:

Movimenti di materie: In rialzo mc. 33.600; in iscavo mc. 13.800; la parte fatta corrisponde a 28|100 del quantitativo totale.

Opere d'arte: In corso di costruzione il sottovia al chilometro 38.524 ed il ponticello al chilom. 41.470, il lavoro fatto corrisponde al 10|100 del totale.

Galleria Maiella, lunga m. 2456. Scavo: in piccola sezione m. 1255, in grande sezione m. 1208, in strozzo m. 1122.

Muratura: in calotta m. 1194, nei piedritti m. 1.060. Dai due pozzi non si è ancora penetrati in galleria. Del primo, di m. 78, sono scavati e rivestiti m. 74; e del secondo, di m. 126, se ne hanno scavati e rivestiti m. 67.

Galleria Inghiottitore, di m. 466. Scavo: in piccola sezione m. 42, in grande sezione m. 30. Muratura in calotta m. 3. Il lavoro fatto per le gallerie corrisponde al 32|100 del totale.

Case cantoniere: Le due prime sono quasi ultimate, la terza ha eseguite le fondazioni in calcestruzzo e la quarta è ancora da incominciare. La parte fatta corrisponde al 40|100 del totale.

I lavori eseguiti per i lotti 15 e 16 si riassumono come in appresso:

Movimenti di materie: In rialzo mc. 5400, in iscavo mc. 13.970. Il lavoro fatto corrisponde al 35|100 del totale.

Opere d'arte: Ultimati i ponticelli ai chilometri 82.620, 85.647 e 85.734. Eseguiti gli scavi di fondazione, il getto del calcestruzzo e la platea dell'altro ponticello al chilometro 81.725. In corso di esecuzione gli scavi del viadotto al chilom. 82.065 e del ponticello al chilom. 80.100. Il lavoro fatto corrisponde al 15|100 del totale.

Galleria di Montepagano, di m. 3055. Scavo: in piccola sezione m. 1350, in grande sezione m. 1306, in strozzo m. 1217. Muratura: in calotta metri 1253, dei piedritti m. 1169, dell'arco rovescio m. 707. I due pozzi non sono ancora arrivati al cielo della galleria: il primo di m. 98 è scavato e rivestito per m. 22; ed il secondo di m. 123 è scavato e rivestito per m. 21.

Case cantoniere: La prima non è ancora incominciata; la seconda e la terza sono ultimate, meno i pavimenti, gli intonaci e la coloritura, e la quarta è eseguita per metà. La parte fatta corrisponde al 70|100 del totale.

Stazione di San Pietro Avellano: È incominciato lo scavo d'impianto. *Opere di difesa:* Sono pressochè ultimati i muri di difesa delle scarpate fra i chilometri 82.112 e 82.130 e fra i chilometri 82.243 e 85.400.

V. — LINEA BARLETTA-SPINAZZOLA.

Sono in corso i tracciamenti definitivi e le espropriazioni.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 16 agosto 1892 (N. 191). — **Regio Decreto 23 luglio 1892**, col quale si sopprime l'Ufficio provinciale del Genio civile, istituito in Roma, per il servizio delle opere di bonificazione dell'Agro romano.

Le attribuzioni del sopradetto Ufficio sono da quel giorno affidate all'Ufficio del Genio civile per il servizio generale sedente in Roma.

IL DISCORSO DEL MINISTRO LACAVA
all'inaugurazione della ferrovia Rocchetta Melfi-Rionero

Nel precedente numero, rendendo conto della inaugurazione del tronco ferroviario Rocchetta Melfi-Rionero, abbiamo succintamente accennato, come potevamo fare, secondo un telegramma, al discorso pronunciato in quella solenne circostanza dall'on. Ministro Lacava.

Ora che abbiamo sott'occhio il testo integrale del discorso — nel quale l'on. Ministro ha fatto la storia imparziale ed esatta delle questioni ferroviarie nella Basilicata, non dimenticando di riconoscere il merito dei Ministri che si succedettero dall'on. Spaventa al senatore Saracco — siamo lieti di offrirlo ai nostri lettori, certi che sarà da loro letto, come fu dagli astanti ascoltato, con molto interesse.

SIGNORI,

Si dice che presso di noi si abusa delle inaugurazioni, è forse anche vero, ma questa che qui ci unisce non è fra quelle. Qui ci unisce una festa da tanti anni anelata e che le popolazioni con tanto giubilo, che voi avete visto, hanno consacrata.

Per me poi è qualche cosa che altamente mi lusinga. Io mi trovo fra voi in famiglia e parlerò come mi detta l'animo.

Il problema ferroviario in Italia non va guardato dal solo tornaconto del prodotto ferroviario e come se fosse semplicemente una speculazione industriale.

Esso è ancora ed anzitutto un fattore di civiltà e *di italianità*. A me è sembrato sognare, quando ho letto e *veduto* giudicare le ferrovie dal solo punto di vista aritmetico del prodotto della tale o tal'altra linea e condannar quelle, la cui costituzione ed esercizio non sono ancora rimunerati da introiti ferroviari corrispondenti al tasso della spesa.

Fra questi fattori di civiltà e di italianità è la legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie.

È vero che questa legge è costata e costa all'Italia centinaia e centinaia di milioni; ma chi può giudicare dal solo concetto della spesa questa legge, che fu detta legge di perequazione ferroviaria?

La civiltà costa, come ci costa questa Italia grande e forte, e chi crede apprezzarla alla sola stregua di lire e centesimi, fortemente si inganna. Essi mi sembrano quei dottoroni che negavano il moto della terra senz'accorgersi che erano da quel moto travolti.

Ma per contenermi in queste ferrovie, di cui ora inauguriamo una parte, dirò che esse hanno una storia che potrei dire data dall'anno dopo del nostro risorgimento, dalla legge 21 luglio 1861, quando fra le linee da costruire figurava quella da Napoli a Foggia per le valli dell'Ofanto e del Sele.

Da quell'epoca avemmo una serie di leggi e convenzioni, sulle quali potrebbero scriversi decine di volumi, fino all'ultima del 1888, onde ad oggi, 9 di agosto 1892, corrono 31 anni.

Non intendo tesserne la storia in questo discorso, sarebbe però opera di grandi insegnamenti, e per queste popolazioni di riconoscenza verso tutti coloro che vi presero parte. Così dopo si ebbe la legge del 14 maggio 1865, ove all'art. 6 si disse: « Il Governo è autorizzato a concedere all'industria privata una strada ferrata da Candela fino presso Melfi ed alla Fiumara di Atella, con una sovvenzione annua di lire 100,000, ed a fare eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia ».

Così la petizione di 75 Deputati meridionali, che prende nome dal primo firmatario, l'illustre amico mio Del Zio, che è tanta parte di voi e che meritamente ora siede nel primo corpo politico dello Stato, e fra questi anche la firma di chi ha l'onore di parlarvi, nella quale era detto che si « esprimeva il desiderio che la linea da Foggia a Candela fosse proseguita lungo la valle dell'Ofanto fino alla Fiumara di Atella in Basilicata, affinchè non sieno ulteriormente pri-

vate le tre provincie più direttamente interessate di quell'avanzo di benefizio che loro si volle conservare quando fu soppressa la ferrovia di Conza ».

Donde un progetto di legge del 7 maggio 1869, ripresentato il 6 aprile 1870; e poi una convenzione con la Società civile di Monticchio del 10 gennaio 1873. Ed in seguito la relazione sul bilancio dei lavori pubblici che ricordava tante leggi non adempiute. In quella relazione, che portava la mia firma, sollecitato dall'on. Del Zio, si diceva della Candela-S. Venere-Fiumara di Atella queste parole: « Le leggi non eseguite discreditano Governo e Parlamento ed ingenerano la sfiducia nelle istituzioni, quel giusto malcontento e quelle disillusioni che sono peggiori delle stesse ingiustizie ».

Nel 6 dicembre 1874 successero altre convenzioni, finchè nella solenne tornata del 10 giugno 1876 l'on. Del Zio diceva: « Che i tronchi da Candela a S. Venere ed alla Fiumara di Atella avrebbero sciolto il problema della rete ferroviaria meridionale nei modi maggiori del suo sviluppo, quando ricevessero la loro congiunzione a Gioia, a Potenza ed Avellino ».

L'on Del Zio divinava così le future linee che cominciamo ora a percorrere.

Il 7 febbraio 1877 un Comitato di 35 Deputati delle quattro provincie: Avellino, Bari, Foggia e Potenza, presieduto dal compianto De Sanctis, chiese al Governo il raccordamento della linea dell'Ofanto coi suoi naturali capisaldi Potenza, Avellino e Gioia; e così si ebbe dal Ministro Zanardelli la nomina di un Commissario Regio con l'incarico di studiare la questione relativa a tale allacciamento. E da questi studi venne il progetto di legge del 22 novembre 1877 da Depretis. Caduto il Depretis, si ebbe il progetto di legge del Baccarini del 18 maggio 1878, e del Mezzanotte del 5 maggio 1879, modificato ed ampliato da quella Commissione, dal cui lavoro nacque la legge del 29 luglio 1879, che fu, come dissi, la legge della perequazione ferroviaria, e nella quale queste linee furono finalmente comprese.

Ma se con questa legge (della di cui Commissione parlamentare facevano parte come segretario l'on. Del Zio, e della quale egli fu *pars magna*, e come Commissario chi ha l'onore di parlarvi) queste linee nacquero, esse però sarebbero rimaste sempre in gestazione, se non fosse venuta l'ultima legge del 1888 e se altri e nuovi campioni non se ne fossero fatti sostenitori, poichè anche la legge del 29 luglio 1879 lasciava molto a desiderare.

E qui permettete che io richiami alla vostra riconoscenza tutti i Ministri che presero parte a queste leggi, dallo Spaventa al Saracco, come è giustizia che io dica:

I deputati Pugliesi e Lucani, senza eccezione, con le loro parole e col voto pugnarono per esse sia nelle Commissioni parlamentari, sia dalla tribuna, come altri cittadini delle due regioni, o quali membri di Comitati o capi di Amministrazioni provinciali e comunali, o quali semplici privati, presero parte con nobile gara a propugnarne la costruzione, nella stampa e nella pubblica opinione, che sono tanta parte della vita odierna nei Governi a sistema parlamentare.

Io non ne faccio l'elenco nè passerò a rassegna i loro nomi, perchè temerei dimenticarne qualcuno, e non vorrei assumermi la colpa di una immeritata omissione specialmente per coloro che più non vivono, fra i quali lasciate che io ricordi soltanto i nomi di quei due grandi che furono il Pisanelli e il De Sanctis. Ma non posso tacere dei due che vi presero parte speciale. Uno è il vostro rappresentante, cioè l'on. Fortunato che prese a sè queste strade che ora hanno il nome di *Ofantine* e ne fece il suo punto di movenza, il suo scopo precipuo. Non passava discussione ferroviaria o di bilanci, nella quale la sua voce non fosse udita per questo gruppo di ferrovie; ed ogni volta che se ne discuteva esse davano il loro passo innanzi.

Siccome la legge del 1879 stabiliva che per intraprendere i lavori di tutte quelle linee occorreva il previo assenso delle provincie interessate che rappresentassero almeno 2|3 del contributo loro imposto, e s'impegnassero al pagamento delle rispettive quote di concorso, e poichè questo concorso benchè ridotto a 2|10 era un peso soverchio alle forze delle provincie interessate, l'onorevole Fortunato, nella tornata del 24 giugno 1882 della Camera dei deputati sostenne che le ferrovie Ofantine, ancorchè decretate da quella legge, sarebbero rimaste una illusione se il contributo non veniva diminuito di un altro decimo. E così noi avemmo, mercè l'emendamento dell'on. Giolitti, che, con la legge del 27 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie, il contributo fosse ridotto di un decimo. Nè tutto ciò bastò, finchè non venne la legge del 1888 che approvò finalmente le convenzioni per la costruzione delle Ofantine con le società Adriatica e Meridionale, legge di cui egli fu tanta parte qual Commissario nella Commissione parlamentare, dalla quale dipese la costruzione definitiva della ferrovia che ora inauguriamo. Nè l'opera sua cessò con quella, ma ne curò l'esecuzione, e come abbiamo visto ora ne raccogliamo i frutti.

L'altro è il mio amico e collega Genala il quale fu relatore della legge del 1888 presentata e firmata dal Ministro Saracco: legge dalla quale, come ho detto, dipese la costruzione della ferrovia che ora inauguriamo. Che anzi bisogna notare che fu proprio il Genala, ministro nel 1886, che aveva fin da quell'epoca stipulato con la Società Adriatica un contratto a prezzo fatto per la costruzione del tronco di Fiumara di Atella-Rionero (questo che ora s'inaugura) contratto che non ebbe seguito e che poi fu approvato colla legge del 1888.

Ho nominato il Genala, il relatore della legge del 1888 e sono lieto di rappresentarlo qui e di parlare anche in suo nome. Lontano da noi per cura della sua salute, egli si associa alla nostra festa, e vi leggo il telegramma che si è compiaciuto inviarmi:

« Essendomi impossibile assistere inaugurazione ferrovia Melfi-Rionero, pregoti portare mio saluto e fervidi voti a quelle popolazioni, i cui interessi per sentimenti di giustezza e d'italianità difesi ed alla cui gioia oggi mi unisco ».

Nobili parole delle quali io ringrazio a nome vostro S. E. il ministro Genala.

E permettete pure che fra questi ricordi io annoveri anche alla vostra riconoscenza la Società costruttrice che con nostra grande soddisfazione ha mantenuto i suoi impegni.

E chi avrebbe detto a me, compagno con l'on. Del Zio nella Commissione della legge 1879 che dovessi oggi, collega dell'on. Genala ed insieme all'on. Fortunato, inaugurare questa ferrovia?

Signori, vi confesso che in mezzo alle lotte della vita politica, provo in questo giorno un grande conforto. Vi è ancora altra ragione di conforto in questa festa inaugurale.

Noi di Basilicata non tutti ci conosciamo. Avviene di noi, come di molte delle diverse regioni d'Italia, che non si conoscono a vicenda, nè visitano le diverse regioni. Io quindi mi felicito con voi che qui veggo riuniti da molte delle diverse parti della nostra provincia. Io sono di quella parte della Basilicata ancora priva della locomotiva e forse destinata ancora per molti anni a non vederla. Io prendo oggi viva parte a questa festa, e credo interpretare i miei fidi elettori, portando il loro saluto di amore e di affetto a questa zona della nostra vasta provincia, poichè questa è festa non solo del Melfese, ma della provincia tutta.

Noi di Basilicata, della quale spesso si occupano molto incompletamente e con molte inesattezze autori stranieri, ed abbiamo il torto di non occuparcene noi con più cognizione, esattezza e competenza; noi abbiamo però due qualità: una l'amore al lavoro ed al luogo natìo senza rumore e senza pompe, e l'altra, quella che direi la virtù di attendere.

Quale differenza fra la Basilicata del 60 e quella d'oggi! Quali e quante istituzioni pubbliche e private vi sono nate; quali e quanti lavori pubblici vi hanno costrutti e stanno costruendovi Governo, Provincia e Comuni! Ma tuttavia essa è ancora in alcuni punti allo stato primitivo.

Vi sono ancora grossi paesi, dove si accede tuttavia a dorso di muli e di asini con gli storici basti, e dove non dirò il fischio della vaporiera, ma neppure il carro delle vie ordinarie vi giunge! Vi sono ancora torrenti e fiumi che ingoiano vittime umane per mancanza di ponti! Torrenti e fiumi con la larghezza di letto di più chilometri senza argini, che devastano proprietà secolari alla cui devastazione proprietari ed

agricoltori sono impotenti di porre riparo. Ma abbiamo la virtù di attendere; e, quando le condizioni dell'Erario lo permetteranno, sono sicuro che nessun governo dimenticherà di venire in nostro aiuto per sottrarci da questa condizione di cose.

Non sono qui per farvi discorsi o programma di Governo, nè per dirvi ciò che il Ministero di cui ho l'onore di far parte, ha fatto e farà nell'interesse della cosa pubblica; spetta dirlo all'egregio capo di esso.

E certamente a lui che con gelosa cura e tenacità subalpina sta rilevando le sorti del nostro paese, non sono ignote le nostre condizioni ed i nostri bisogni.

Per parte mia, per quanto poco facile a promettere pur altrettanto uso a mantenere le promesse, vi dico che metterò ogni opera a rilevare le sorti di quella che in questa provincia è la *magna parens*, l'agricoltura, e sarò lieto con me stesso, se durante la mia amministrazione potrò lasciare qualche cosa veramente pratica, proficua e durevole.

Altra cagione di conforto per me è di trovarmi in questa Melfi, la città dei Normanni e degli Svevi, la città dei più grandi ricordi storici di queste contrade, la città di Ruggero e di Federico II, che la prediligeva a sua dimora; qui dove egli pubblicò, preludendo ai tempi moderni, le famose costituzioni del regno, che anche oggi giureconsulti e uomini di Stato studiano e consultano per trarne grande insegnamento: qui ove si riunirono Diete normanne e Concilii papali.

E quando giorni tristi si addensarono in queste regioni per guerre del vice-regnato, Melfi grandeggia per resistenza agli stranieri e per quella favilla d'indipendenza, di libertà e di rivendicazione dei diritti dell'uomo, onde in Melfi sorse un grande vostro concittadino, Angelantonio Lamonaca, per rivendicare diritti conculcati e del quale or ora abbiamo assistito alla solenne cerimonia dello scoprimento della lapide che ne ricorda il martirio e la gloria.

Qui ove nell'alba del nostro patrio risorgimento ed in mezzo a molti pericoli mi trovai fra voi, sebbene per poco tempo, son lieto di trovarmi ora quale rappresentante del Governo del Re.

STRADE FERRATE FRANCESI

Risultati delle sei grandi società nell'esercizio 1891.

Le sei grandi Società di Strade Ferrate hanno fatto conoscere ai loro azionisti, nei mesi di aprile e maggio, i risultati del loro esercizio del 1891. Fedeli al nostro sistema, noi ci proponiamo di estrarre da questi rapporti i tratti più salienti per dare ai nostri lettori un'idea esatta della situazione di questi grandi organismi della civiltà e della prosperità.

Il capitale di primo impianto continua ad aumentare in seguito alla costruzione di nuove linee, nella spesa delle quali lo Stato non entra che per una parte. Ma questo aumento va ogni giorno rallentando; il costo della rete tende sempre più verso un limite fisso che non deve sensibilmente allontanarsi dalla cifra attuale.

Questa cifra è di 12,318,243,000 franchi, la quale si scompone come segue:

Paris-Lyon-Méditerranée	Fr.	4,364,742,000
Orléans	»	1,911,762,000
Midi	»	1,154,299,000
Est	»	1,847,524,000
Nord	»	1,414,063,000
Ouest	»	1,625,853,000
Totale	fr.	12,318,243,000

La lunghezza totale delle linee esercitate essendo di 29,098 chilom., il costo medio è di 419,898 franchi per chilom.

Diamo ora il prospetto dei risultati generali di ciascuna Compagnia:

Esercizio — Risultati generali.

	P.-L.-M.	Orléans	Midi	Est	Nord	Ouest	Totali
Lunghezza in chilometri	8.235	5.106	2.989	4.383	3.517	4.868	29.098
Prodotti (in migliaia di franchi)	360.994	166.542	89.335	146.200	189.829	146.744	1.099.643
Spese	166.856	82.601	45.713	88.715	94.193	81.402	559.480
Prodotto netto (in migliaia di franchi)	194.138	83.940	43.622	57.485	95.636	65.342	540.163
Per rapporto ai chilometri esercitati:							
Prodotti (in franchi)	43.837	32.617	29.887	31.917	53.975	30.144	37.790
Spese	20.262	16.177	15.293	20.240	26.606	16.721	19.227
Rapporto $\frac{S}{P}$ o coefficiente d'esercizio	46.22	49.60	51.10	60.88	49.30	55.40	50.85

In merito a queste cifre, togliamo dal *Journal des Transports* alcune considerazioni informative che riteniamo opportuno di riprodurre:

« Per rendersi conto delle cifre esplicative di questo prospetto, bisogna sempre ricordarsi che, da venticinque anni, le linee che si sono riunite alla rete primitiva, non soltanto hanno accresciuto il capitale di primo impianto, ma hanno reso l'esercizio sempre più oneroso, senza fornire degli elementi di traffico d'una importanza proporzionata.

« Questa è la ragione per la quale i coefficienti d'esercizio restano immobili, quando non si accrescono, mentre il traffico in quantità assoluta non cessa d'aumentare.

« È necessario aver sempre presenti queste considerazioni quando si vuole apprezzare esattamente la situazione fatta alle grandi Società e ai loro azionisti. Queste linee di costruzione onerosa e di poco traffico, che le grandi Compagnie furono costrette ad assumere, sarebbero state causa della loro rovina, se le diverse convenzioni non avessero fatto partecipare lo Stato, sotto la forma di garanzie d'interessi, alle conseguenze troppo gravose che ne risultavano. Queste conseguenze s'accentuano ogni anno: la domanda della garanzia supera i 50 milioni per l'esercizio 1890, cioè 10 milioni in più dell'esercizio precedente ».

Entrando nei particolari dei prodotti e delle spese, ne diamo i risultati nel seguente prospetto:

Prodotti d'esercizio (in migliaia di franchi).

Società	Grande velocità	Piccola velocità	Prodotti diversi	Totali
P.-L.-M.	133.000	221.005	6.989	360.994
Orléans	64.873	101.669	—	166.542
Midi	29.742	56.710	2.883	89.335
Est	55.133	89.292	1.775	146.200
Nord	67.214	122.615	—	189.829
Ouest	73.001	69.199	4.544	146.744

Salvo che per l'*Ouest*, i prodotti della grande velocità sono inferiori a quelli della piccola. Il viaggiatore rende meno della merce in numero assoluto.

Per contro, costa molto più caro, e il prodotto netto della grande velocità è estremamente limitato. È sopratutto il viaggiatore di prima classe che porta meno profitto alle Società. Per una assai strana anomalia, difatti, i treni di velocità sono esclusivamente o quasi esclusivamente composti di vetture di prima classe, e la velocità non si paga, quantunque costi molto cara.

Verrà il tempo, senza dubbio, in cui le Società potranno proporzionare i prezzi ai servizi che esse rendono, ed applicare, come si fa negli altri paesi, delle tariffe più elevate per i treni di velocità che per i treni di lento cammino.

Proporzione dei viaggiatori.

Viaggiatori in numero assoluto (per migliaio).

Società	I classe	II classe	III classe	Totali
P.-L.-M.	2.549	5.094	33.973	41 616
Orléans	1.084	2.651	18.711	22.446
Midi	666	1.519	10.868	13.153
Est	3.067	15.905	22.684	41.656
Ouest — Circonvall.	6.033	30.560	6.622	43.216
Ouest — Grandi linee	1.522	4.472	16.350	22.344

Desta meraviglia che la linea la quale trasportò maggior numero di viaggiatori sia quella dell'Est, ma bisogna considerare che nel numero di 41,656 viaggiatori accusati da questa linea, 14,769 provengono dalla linea di Vincennes.

Come si vede, sono sempre i viaggiatori di III classe che, nell'attuale società democratica, sono i più numerosi.

La grande quantità di viaggiatori di II classe sulle linee di circonvallazione dell'Ouest proviene dal non esservi per dette linee che due classi di vetture.

Proporzione dei viaggiatori delle differenti classi.

0|0	P.-L.-M.	Orléans	Midi	Est	Nord
I classe	6.1	4.8	5.3	7.3	7.3
II »	12.3	11.8	11.8	38 1	18.2
III »	81.6	83.4	82.9	54.4	74.5

In tutta la rete si constata un aumento considerevole di libretti d'abbonamento, di biglietti di andata e ritorno, di biglietti d'escursione e pei bagni di mare. Queste facilitazioni sono molto apprezzate dal pubblico, e alle Società danno un cespite netto di guadagno, poichè fanno aumentare il numero dei viaggiatori senza aumentare le spese supplementari.

I treni ordinari che trasportano i viaggiatori a tariffa intera hanno sempre un numero di posti disponibile sufficiente per i viaggiatori a biglietto ridotto.

Diminuzione delle tariffe a grande velocità.

Il *Journal des Transports*, a proposito della diminuzione delle tariffe a grande velocità, ha delle considerazioni che ci piace di riportare testualmente:

« Il pubblico ha accolto con viva soddisfazione la soppressione dell'imposta sulla grande velocità. Esso non si è accorto che lo Stato, aumentando contemporaneamente l'imposta sui valori mobiliari, riprendeva da una parte quello che dava dall'altra. Obbligate dall'art. 15 delle Convenzioni del 1883 di ridurre le tasse della grande velocità appena lo Stato sopprimesse la sua imposta, le Società ferroviarie sono gravate del sacrificio del quale l'opinione pubblica è grata al Governo. Esse sono legittimamente autorizzate a guardare questa misura con occhio, non diciamo inquieto, ma assai titubante. Ne risulterebbero difatti, per esse, dei sacrifici rilevanti, se la diminuzione della tariffa non provocasse un certo aumento nella circolazione.

« Quanto tempo occorrerà perchè, grazie a quest'aumento presumibile, aggiunto all'aumento normale che sarebbesi verificato senza diminuzione di tariffa, le Società ricuperino i sacrifici fatti? Nessuna seria previsione può farsi a tale riguardo. È probabile che bisognerà rimettersi ad un'esperienza assai lunga.

« L'avvenire, conviene riconoscerlo, non si annunzia a questo riguardo sotto auspici favorevoli. La soppressione, un po' brutale, delle tariffe internazionali, le restrizioni portate negli scambi dalle misure doganali, nemiche tanto del progresso quanto della ragione, minacciano il movimento commerciale d'un rallentamento che si manifesterà dapprima, e che già si verifica, nelle strade ferrate.

« Le apprensioni delle Società sono, a questo riguardo, fin d'ora, giustificate dai fatti che si producono dopo la data nefasta del 1° febbraio ».

Provvedimenti in favore del personale.

Come in tutti gli anni, i rapporti delle Società intrattengono gli azionisti ed il pubblico sui provvedimenti presi in favore del personale. La Società *Parigi-Lione Mediterraneo* ha dato uno sviluppo speciale, nel suo rapporto a questa importante parte della sua gestione. Ragguaglieremo brevemente i nostri lettori in proposito, certi che l'importanza dell'argomento verrà da essi rilevata.

Delle case operaie furono costruite in diversi punti della rete, alcune per iniziativa diretta della stessa Società ferroviaria, altre per il concorso di Società intraprendenti, alle quali essa anticipò i fondi necessari.

Ventotto case con 104 alloggi esistono a Laroche, e 12 con 24 alloggi alla stazione di Veynes. Un primo esperimento fatto a Parigi riuscì perfettamente.

I 42 alloggi messi a disposizione del personale sono tutti occupati. Così pure a Oullins, dove 5 case di 96 alloggi sono messe a disposizione del personale, con una piccola spesa di locazione. Infine, refettorii, laboratori, scuole vanno aggiunte a queste misure, che rappresentano attualmente una spesa di 1,700,000 franchi.

In secondo luogo vengono i soccorsi alle famiglie, consistenti nell'accordare un sussidio di 24 fr. per ogni fanciullo al disopra dei tre.

Infine il servizio delle pensioni fu completamente rimaneggiato e riorganizzato, ed i semplici agenti straordinari sono ammessi ad usufruirne in parità degli agenti ordinari.

L'ammontare della partecipazione della Società ai fondi di riserva speciali, dopo essere stato del 6 0|0, è salito quest'anno all'8 0|0; locchè porta il sussidio annuale alla cifra di 5,651,458 franchi. Ma questo non è che il principio. Dei calcoli, correttissimamente fatti, fanno prevedere che, in un prossimo avvenire, l'insieme di tutti i provvedimenti presi in favore del personale richiederà una spesa annuale di oltre 11 milioni, cioè il quarto del dividendo. Gli azionisti hanno di buon grado approvato questi provvedimenti.

Il capitale si è dimostrato, non lo si può negare, molto favorevolmente disposto ad appoggiare tale opera tanto utile.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il segnale d'allarme dei treni.

Siamo lieti di constatare che i maggiori organi della stampa politica abbiano riportato il nostro articolo sui segnali d'allarme nei treni, pubblicato nel numero precedente.

L'argomento, importante per sè, era maggiormente opportuno per il recente assassinio del vescovo di Foligno, e per la conseguente apprensione, destata nel pubblico, da questo orribile fatto.

Rilevandolo, la stampa italiana ha offerto maggior campo ad apprezzare la lodevole iniziativa, presa dalla Mediterranea, per l'introduzione nelle carrozze di nuovo acquisto dell'apparecchio d'allarme Westinghouse.

><

La Convenzione internazionale ferroviaria.

Il Consiglio Federale Svizzero ha invitato gli Stati firmatari della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci mediante ferrovia, ad una Conferenza da tenersi a Berna nel prossimo settembre. La Conferenza ha per scopo lo scambio delle ratifiche della Convenzione e di stabilire il giorno della sua entrata in vigore.

><

Ferrovia S. Ellero-Vallombrosa.

(Domanda della visita di ricognizione).

Siamo informati che il signor conte Telfener, concessionario della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Sant'Ellero a Saltino e Vallombrosa, ritenuto che i lavori della linea sono così avanzati da poter essere facilmente compiuti entro il corrente mese, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga nominata la Commissione tecnica Governativa che dovrà procedere alla vi-

sita di ricognizione della nuova ferrovia, la quale potrà venire aperta all'esercizio nei primi del prossimo settembre.

><

Nuove Costruzioni ferroviarie.
(Stato dei lavori della linea Parma-Spezia).

Riceviamo le seguenti informazioni sull'avanzamento dei lavori del tronco Borgotaro-Guinadi (della linea Parma-Spezia) in appalto all'Impresa Piatti-Alarico, il quale tronco comprende la grande galleria del Borgallo lunga m. 7709.54 (in sotterraneo). Le informazioni medesime si riferiscono al 1° del corrente mese.

Espropriazioni. Le espropriazioni sono complete.

Opere d'arte, muri e fabbricati. Nel versante Parma i fabbricati sono tutti ultimati, ad eccezione del rifornitore in corso di avanzata costruzione; le opere d'arte ed i muri sono pure tutti ultimati ad eccezione del manufatto alla progressiva 657. Nel versante Spezia tutte le opere del titolo suddetto sono complete meno il muro di accompagnamento a valle della spalla Parma del ponte sul Verdesina; il parapetto sul muro di sostegno a valle del piazzale della stazione di Guinadi; l'accesso al piano dei soffitti nel fabbricato viaggiatori della stazione di Guinadi e la condotta pel rifornitore d'acqua.

Opere di consolidamento. Sono ultimate nel versante Parma, ed in quello Spezia mancano pochi metri di cunette sulle banchine per completare il consolidamento della trincea a monte della stazione di Guinadi.

Lavori accessori e di finimento. Sono ultimati da entrambi i versanti salvi pochi lavori di finimento.

Galleria del Borgallo. Diamo nel seguente prospetto la situazione complessiva delle differenti fasi dei lavori di scavo e di rivestimento coll'indicazione del lavoro fatto nel mese di luglio p. p. e di quello che ancora resta a farsi pel compimento dell'opera.

Scavo:	Lavoro precedente al 30 giugno 1892	Lavoro eseguito nel mese di luglio 1892	Totale al 31 luglio 1892	Lavoro da eseguirsi
Avanzata sup.	7059.85	36.65	7096.50	613.04
Avanzata inf. .	7117.95	56.05	7174 —	535.54
Calotta . . .	7020.50	33.60	7054.10	655.44
Strozzo . . .	6991.50	16.80	7008.30	701.24
Piedritti . .	6977.05	18.75	6995.80	713.74
Sezione compl.	6967.80	—	6967.80	741.74
Murature:				
Calotta . . .	7011.85	26.70	7038.55	670.99
Piedritti . .	6975.55	15.75	6991.30	718.24
Arco rovescio .	6967.80	—	6967.80	741.74

Il lavoro all'avanzata superiore, dall'imbocco Parma, continuò con poca alacrità a motivo specialmente della cattiva qualità delle materie incontrate negli scavi. La piccola sorgente incontrata è debolmente diminuita: all'avanzata la materia è perfettamente asciutta.

I lavori dell'imbocco Spezia procedettero in luglio alquanto lentamente sia per mancanza di minatori e muratori e sia per deficienza d'aria. Le materie incontrate nell'avanzata inferiore hanno cambiato: fino dal giorno 24, nella parte superiore s'incontrò lo schisto bleu, misto a strati arenaria bleu. S'incontrarono inoltre nel giorno 27 delle piccole infiltrazioni d'acqua che tutt'ora continuano e del gas che fra uno strato di arenaria e di schisto bleu ardeva con piccola fiamma. Nell'avanzata superiore la materia che s'incontra è sempre schisto color rossiccio consistente.

><

Società Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.
(Assemblea generale azionisti per l'esercizio 1891).

L'8 corrente si è tenuta a Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima concessionaria della Strada ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza, convocati per udire le relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci sull'andamento e sulle risultanze dell'esercizio 1891, e conformemente deliberare circa gli utili da distribuirsi.

Il tempo e lo spazio ci mancano per riprodurre quest'oggi l'elaborata relazione del Consiglio, locchè faremo in un prossimo numero. Diciamo soltanto che i risultati dell'annata 1891 furono soddisfacentissimi e tali da permettere di dare alle azioni oltre l'interesse di L. 25, già percepito, anche un dividendo di altre L. 25, rimanendo ancora disponibile pel fondo speciale di previsione la cospicua somma di L. 1,073,550.11.

><

I Rappresentanti francesi
al Congresso Internazionale ferroviario di Pietroburgo.

Il Ministero francese dei Lavori Pubblici sarà rappresentato al Congresso Internazionale ferroviario di Pietroburgo dal signor Picard, presidente di sezione nel Consiglio di Stato, ispettore generale di ponti e strade, vice-presidente del Comitato consultativo delle Strade Ferrate; dal signor Gay, consigliere di Stato, ispettore generale di ponti e strade, direttore del personale e della contabilità al Ministero dei Lavori Pubblici; dal signor Metzger, ingegnere in capo di ponti e strade, direttore delle Strade Ferrate al Ministero dei Lavori Pubblici; dal signor De La Fournerie, ispettore generale di ponti e strade, vice-presidente del Comitato dell'esercizio tecnico delle Strade Ferrate: dal signor Linder, ispettore generale delle miniere; dal signor Violette De Noicarme, ingegnere in capo di ponti e strade, aggiunto alla Direzione delle Strade Ferrate; dal signor Colson, referendario al Consiglio di Stato, ingegnere di ponti e strade.

I Delegati del Ministero di Commercio e d'Industria saranno i signori:

Chabrol, consigliere di Stato; Nicolas, direttore del Commercio interno; Hiélard. vice-presidente della Camera di Commercio di Parigi; Weisgerber, ingegnere in capo di ponti e strade; Roume, vice-direttore, ff. di Direttore del commercio estero; Chesneau, ingegnere delle miniere, professore alla Scuola nazionale superiore delle miniere; Gottshalk e Poutzen, ingegneri civili.

><

Biglietti andata e ritorno da Venosa a Foggia.

Siamo informati che l'Amministrazione Municipale di Venosa ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici un proprio deliberato col quale si fanno voti perchè dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali venga provveduto all'istituzione di biglietti di andata e ritorno dalla stazione ferroviaria di Venosa a quelle viciniori, fino a Foggia da una parte ed a Gioia del Colle dall'altra, nonchè fino a Rionero.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate per la esecuzione di lavori di consolidamento delle trincee di Casamaggiore, Bengodi, Avenelle e Ficceni lungo la ferrovia da Asciano a Montepescali, con annesso preventivo di spesa di L. 32,300.

><

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti atti di collaudo:

1. Dei lavori eseguiti dall'Impresa Rizzi per la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi nelle stazioni di

Sicignano e di Polla della ferrovia da Sicignano a Castrocucco;

2. Dei lavori eseguiti dall'Impresa Cesare Basilio per la sistemazione degli scoli d'acqua nella stazione di Cornuda, lungo la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

3. Dei lavori eseguiti dall'Impresa Ettore Ciabattini per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Caprigliola e Grotto;

4. Dei lavori eseguiti dall'Impresa Riccardo Ciampi per la costruzione del tronco da Vallo a Pisciotta nella ferrovia da Battipaglia a Castrocucco.

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sui seguenti tre atti di sottomissione della Società delle Strade Ferrate Meridionali:

1. Atto di sottomissione formulato d'accordo con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Rocchetta Melfi in dipendenza dell'innesto nella medesima delle nuove linee per Avellino, per Gioia del Colle e per Potenza;

2. Atto di sottomissione per l'esecuzione di maggiori impianti occorrenti nella stazione di Spinazzola, sulla linea Rocchetta-Melfi-Gioia del Colle per renderla atta anche al servizio della costruenda linea da Barletta a Spinazzola;

3. Atto di sottomissione per assumere la esecuzione nella stazione di Solmona del collegamento dei binari di corsa per Roma e per Isernia, e la costruzione d'una pensilina metallica lungo la fronte interna del fabbricato viaggiatori della stazione medesima, in dipendenza dell'innesto della linea per Isernia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Proroga di tariffa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per prorogare per un trimestre, e cioè fino a tutto novembre p. v. la tariffa eccezionale N. 1003, piccola velocità, relativa al trasporto dei vini guasti destinati alla distillazione. Una tale proposta è stata presentata per aderire alle istanze all'uopo rivolte alla predetta Amministrazione da varie Ditte di Milano.

(*Estensione di tariffa*).

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, viene stabilito quanto segue:

« La tariffa locale N. 225, piccola velocità, viene estesa » ai trasporti di paglia comune in servizio di corrispondenza » con la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo », giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo d'accordo con quella delle Ferrovie Meridionali.

(*Proposte di sostituzione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome della Società per le Ferrovie del Mediterraneo ha sottoposta alla approvazione Governativa la seguente proposta:

« L'attuale intestazione della tariffa locale, N. 215, P.V. viene annullata e sostituita dalla seguente: « *Lignite e formelle di lignite* ».

« Alla voce « *formelle o mattonelle di carbon fossile ed altre non nominate per combustibili, anche alla rinfusa, se a vagone completo* » esistente nella nomenclatura, deve essere aggiunta nella finca delle tariffe locali comuni, l'indicazione della tariffa N. 215, P. V., con un richiamo alla presente nota da porsi sotto la voce suddetta: « *applicabile alle sole formelle di lignite* ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Trinitapoli lungo la linea Bologna-Otranto;

2. Progetto per l'impianto di una ferrovia economica da Genova alla Presa dei bagagli sopra la sede della strada nazionale, n. 36;

3. Progetto di due tramvie a trazione elettrica da piazza Corvetto a Porta Pila ed a piazza Manin in Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Il binario dalla stazione di Siracusa al Porto. — Il 6 corrente venne effettuata la visita di ricognizione del tratto di binario di diramazione che congiunge la stazione di Siracusa col Porto. Alla visita hanno preso parte, per il Governo, il cav. Pasquale Bonanno, ispettore tecnico per le costruzioni, ed il cav. Rogliesi, in rappresentanza del R. Ispettorato del Circolo di Palermo; per la Società, cav. Vincenzo Parenti, ing. Giuseppe Politi e cav. Giuseppe Bonzanigo.

Il detto binario di diramazione, lungo due chilometri, doveva aprirsi all'esercizio il 13 corrente unitamente alla stazione di Siracusa-Porto, la quale è provvista di magazzino merci, piano caricatore scoperto, ponte a bilico e telegrafo, ed è per ora abilitata ai trasporti a piccola velocità a vagone completo e per colli senza condizione di peso, colle stesse norme contenute nel capo XVI delle tariffe per la stazione di Palermo-Porto, tanto pel servizio interno quanto per quello cumulativo.

Ferrovie italiane. — *Le tariffe merci.* — Il Ministero del Commercio ha trasmesso all'Ispettorato Generale delle Ferrovie le nuove proposte pervenute da vari centri industriali per l'introduzione di nuove tariffe sulle merci, foggiate sui sistemi dell'Ungheria.

Ferrovia Varese-Campo dei Fiori. — Leggiamo nella *Cronaca Prealpina*:

« Siamo lieti di pubblicare che in questi giorni venne transatta — coll'intervento degli avvocati onor. Gallavresi e Luzzatto di Milano — la causa fra il Comitato promotore della Ferrovia Varese-Campo dei Fiori ed il signor J. Breuer di Parigi, pagando al medesimo una rilevante somma.

« Per tale fatto la concessione della sopra citata ferrovia rimane a piena disposizione del Comitato varesino, il quale ha già pressochè ottenute sufficienti adesioni per la costituzione della Società costruttrice della ferrovia, di cui già fanno parte cospicui capitalisti del Belgio e dell'Italia ».

Le tramvie di Genova a trazione elettrica. — Il Ministro dei lavori pubblici diede l'autorizzazione per l'impianto del servizio a trazione elettrica sulla rete tramviaria urbana di Genova.

Fin dall'inizio dei progetti relativi ci siamo occupati di queste tramvie elettriche, per le quali la Civica Amministrazione di Genova aveva inoltrato al Re, nello scorso anno, la domanda tendente ad ottenere che fossero dichiarate di pubblica utilità.

Rimandiamo i lettori che desiderassero maggiori notizie in merito, al *Monitore*, n. 25 del 1890 e n. 2 e 8 del 1891.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuove ferrovie strategiche in Francia. — In precedenti numeri del *Monitore* (1) ci siamo occupati delle nuove linee strategiche, decretate dal ministro francese in-

(1) Vedi n. 26 a pag. 407, e n. 28 a pag. 441.

gegnere Freycinet, alla frontiera italiana, e delle sollecitazioni dei deputati e senatori delle regioni alpine per ottenerne altre ancora. Ora diamo ai lettori notizia delle nuove linee che la Società del *Midi* ha recentemente aperto all'esercizio e che costituiscono la parte più importante della rete strategica a lei concessa colla legge 29 luglio 1889.

Tale rete comprende le tratte seguenti:

Grasse-Manda	km. 36
Nizza-Puget Théniers	» 59
Digne-St-André	» 14
St-André Puget Théniers	» 46

Sono dunque in complesso 155 chilometri; l'ultima tratta però non ha ancora potuto essere iniziata, in attesa che sia determinato il massimo del suo costo di primo impianto. La linea da Digne a St-André venne aperta il 15 maggio; quella da Grasse a Manda e il tronco da Nizza a La Tinée (appartenente alle linea Nizza-Puget Théniers) furono aperte il 9 giugno scorso.

Trattavasi di lavori importantissimi dal punto di vista militare e assai difficili dal lato tecnico, e la Commissione governativa che procedette alla visita prima di autorizzare l'esercizio constatò che erano stati eseguiti in modo inappuntabile.

La linea da Grasse a Manda si innesta a quella che congiunge Grasse a Draguignan e segue i contrafforti delle Alpi marittime lungo il corso del Varo, traversando vallate profonde e penetrando nelle viscere dei monti; basti dire che sopra un percorso di 36 chilometri si contano 17 viadotti e 7 gallerie. Il tronco da Nizza a La Tinée presentava inoltre delle difficoltà specialissime, derivanti dalla necessità di difendersi contro le improvvise e considerevoli piene del Varo, della Vesubia e della Tinée; anche qui pertanto viadotti, ponti e gallerie in numero e di importanza tale che ne fanno una delle linee più audaci eseguite in Francia. E quantunque forse in grado minore, difficoltà dello stesso genere dovettero essere superate per la costruzione della linea da Digne a St-André.

Il Governo francese ha inoltre deciso, malgrado il parere contrario del Consiglio dipartimentale di Meurthe-et-Moselle e della Camera di Commercio di Nancy, la costruzione di una nuova linea Toul-Pont Saint-Vincent, ed ha già avviato le pratiche per l'acquisto dei terreni.

Strade ferrate francesi. — Da un prospetto dei prodotti dell'esercizio delle Strade ferrate francesi d'interesse generale durante il 1° trimestre del 1892 in confronto del 1° trimestre del 1891 togliamo le seguenti cifre:

La *lunghezza della rete* era, nel 1° trimestre 1892, di chilometri 34,629, contro chilometri 33,802 nel 1° trimestre del 1891.

I *prodotti d'esercizio* del 1° trimestre 1892 ammontavano a fr. 256,785,245 contro fr. 257,071,170 del 1° trimestre 1891, quindi una diminuzione di fr. 285,925 nel trimestre del corrente anno.

— Il *Journal officiel* del 4 agosto 1892 contiene la legge concernente l'incorporazione nella rete d'interesse generale e la concessione a titolo definitivo alla Società dell'*Ouest* della rete d'interesse locale del dipartimento di l'Eure, rete comprendente le linee di Gisors a Pont-de-l'Arche; Glas-Montfort a Pont-Audemer; Gisors a Vernonnet; Vernonnet a Vernon; Saint-Georges a Acquigny; Pacy-sur-Eure a Vernon; Evreux a Louviers; Louviers a Elbœuf.

Ferrovie Austriache. — Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie austriache dello Stato ha preso la seguente deliberazione circa l'applicazione dell'imposta sulla rendita delle *priorités* di questa Società:

1° Sarà prelevata, a partire dal 1° settembre prossimo, un'imposta del 10 0[0 sui *coupons* delle *priorités* delle ferrovie austriache;

2° Il Tribunale competente sarà invitato a nominare un curatore incaricato di salvaguardare e di difendere eventualmente i diritti degli azionisti;

3° Le somme risultanti dalla ritenuta saranno portate alla riserva e non potranno essere distribuite agli azionisti fintantochè la *questione di diritto* non sarà risolta.

Un fatto notevole è che questa decisione è stata presa nell'assenza dei membri francesi del Consiglio d'Amministrazione. Costoro avevano domandato che si rimandasse la discussione per dar loro tempo di studiare il progetto, ma al loro reclamo non si diede corso.

Le Strade Ferrate inglesi ed i rappresentanti al Parlamento. — Il *Railway News* pubblica la lista dei rappresentanti delle Società delle Strade Ferrate inglesi che siederanno nel nuovo Parlamento. Essi sono complessivamente cinquantasei. Non daremo i nomi di ciascuno di essi: ci limiteremo a notare che le Società Midland e la Manchester-Sheffield sono rappresentate ciascuna da tre membri, la North-Eastern da due, la Great-Northern, la South-Western, la Brighton, la Lancashire, la Yorkshire e la Metropolitain da un membro ciascuna. Le principali Società scozzesi mandano ciascuna un direttore alla Camera dei Comuni, ma le Strade Ferrate irlandesi non hanno che tre rappresentanti, e le più grandi Società non ne hanno alcuno.

Se a questi cinquantasei rappresentanti delle Società Ferroviarie che siederanno a Westminster si aggiungono i cinquanta direttori di Società che appartengono alla Camera dei Lordi, si ha una cifra notevole. Da parte nostra ci auguriamo che anche gl'interessi delle Strade Ferrate italiane possano, in avvenire, avere una adeguata rappresentanza nel Parlamento come l'hanno così importante quelli inglesi.

Le Strade Ferrate norvegesi nel 1890-91. — La lunghezza delle Strade Ferrate norvegesi è, secondo il rapporto dell'esercizio luglio 1890-luglio 1891, di chilometri 1,562, dei quali 592 chilometri a scartamento normale di metri 1.435, e 970 chilometri a scartamento ridotto di metri 1.07.

Lo Stato è interessato con dei privati e dei Municipi, alla maggior parte delle linee (1,494 chilometri) e le amministra per mezzo d'una amministrazione centrale, la « Styrelsen for Statsbanerne », stabilita a Christiania con decreti reali del 25 novembre 1882 e 1° luglio 1884.

I rimanenti 68 chilometri formano la linea principale da Christiania a Eidsvold, messa in esercizio il 1° settembre 1854 e costruita, col concorso dello Stato, in conformità ad un contratto del 17 dicembre 1850, da un'impresa inglese.

Attualmente lo Stato ritiene il 59.6 p. 0[0 delle azioni, e l'amministrazione della strada ferrata è confidata ad una direzione di sei membri, dei quali tre sono nominati dal Re e tre dagli azionisti.

Le Strade Ferrate dello Stato comprendono sei distretti, ciascuno dei quali ha delle linee a scartamento normale e a scartamento ridotto.

Il capitale d'impianto di tutto l'insieme delle Strade Ferrate norvegesi ammonta a 120,624,513.60 corone, e lo Stato possiede la massima parte del capitale-azioni (79 0[0). Per l'estensione ed il miglioramento delle linee si spesero 8,582,947.81 corone.

La spesa totale per chilometro di linea ammonta così a 81,714 corone (115,000 franchi).

Ferrovia del Wengernalp. — I lavori di sotto e soprastruttura della ferrovia del Wengernalp sono talmente avanzati, che le locomotive delle due sezioni hanno potuto raggiungere il Piccolo Scheidegg, il punto culminante della montagna, il 15 corrente. In quest'occasione ebbe luogo una piccola festa e gli operai ebbero dei rinfreschi. Da Grindelwald la locomotiva inghirlandata giunse coll'ingegnere Greulich, mentre da Lauterbrunnen arrivò l'ingegnere di sezione Koller con altri invitati. Dei colpi di mortaretti salutarono le due locomotive.

Al pranzo il signor Pümpin, a nome dell'impresa, salutò gli ingegneri, i quali diressero in modo tanto splendido i lavori.

La strada ferrata da Portel a Boulogne-Sur-Mer a Bonnigues e a Tournehem. — Il *Journal Officiel* del 4 corrente promulga la legge colla quale

si dichiara di utilità pubblica l'impianto, nel Dipartimento del Passo di Calais, d'una strada ferrata d'interesse locale, a scartamento di un metro di larghezza tra i bordi interni delle rotaie, da Portel a Boulogne, a Bonnigues e a Tournehem.

La concessione è accordata alla Società delle Strade Ferrate economiche del Nord fino al 1° gennaio 1989.

Il massimo del capitale di primo impianto è fissato in franchi 63,000 per chilometro, senza che il capitale totale di primo impianto possa eccedere la somma di fr. 2,709,000, comprese le spese della costituzione del capitale azioni e dell'emissione delle obbligazioni, le quali non saranno ammesse in conto che fino alla concorrenza di un massimo del 6 0|0 dell'ammontare del capitale.

In nessun caso, le sovvenzioni dello Stato e del Dipartimento non potranno colmare il *deficit* d'esercizio al disopra di 750 franchi per chilometro.

Il massimo della sovvenzione annuale del Tesoro è fissata in franchi 44,539. Questa sovvenzione non è accordata che per un periodo di trent'anni, a partire dal giorno in cui sarà messa in attività la totalità della linea.

Notizie Diverse

Il riscaldamento delle vetture. — Un inventore americano, signor Mellerish, ha esposto attualmente a Londra un sistema di riscaldamento delle vetture per viaggiatori, il quale consiste in un cilindro adattato sotto ogni sedile e caricato di vapore dalla locomotiva.

Un apparecchio permette al viaggiatore di regolare il calore, diminuirlo o sopprimerlo addirittura.

Le grandi Società ferroviarie inglesi sono disposte ad esperimentare, nei loro treni, questo nuovo sistema di riscaldamento.

Nuovo ponte sull'Adda. — Il 14 corrente venne aperto all'esercizio, senza le consuete cerimonie, il nuovo Ponte in ferro sull'Adda tra Vaprio e Canonica, essendosi fatte precedentemente le prove statiche e dinamiche con ottimo risultato.

Questo ponte, che imbocca direttamente la contrada di Canonica, e ne è, si può dire, il prolungamento, è lanciato nell'aria attraverso il fiume, senza appoggi o pile intermedie, svelto e solido ad un tempo, così da parere, per le maglie dei graticci di ferro e le uniformi spranghette delle ringhiere, un lavoro a traforo, mentre le grosse massiccie travature che sostengono il piano stradale e l'altro ad arco che reggono tutto il ponte librato nel vuoto, ne garantiscono la solidità.

La travata consta di due travi principali a nervatura inferiore rettilinea, collegata colla nervatura superiore parabolica mediante un traliccio a larghe maglie. Il ponte appare così tutto l'opposto di quello di Paderno, nel quale la travatura parabolica sopporta il piano stradale, come un arco di ponte in muratura, mentre a Canonica la travatura è al disopra della strada, e, invece di portarla, la regge e sostiene come se vi fosse appesa.

Il ponte è lungo 95 metri e 10 centimetri. L'altezza, in corrispondenza alla sezione di mezzo, è di metri 10,15. È largo nella parte interna per la carreggiata 5 metri, oltre ai due marciapiedi laterali, larghi ciascuno poco meno di un metro, riservati al passaggio dei pedoni. Questi due marciapiedi hanno il pavimento in lamiera striata, sono difesi da un parapetto a ringhiera e restano più alti della carreggiata.

Il piano interno, su cui passano i ruotabili, è formato da una serie di traversi che poggiano sulle vie principali, e che alla loro volta sostengono delle lungarine e l'impalcatura di ferri *Zoré*, su cui la ghiaia forma la massicciata.

Il ponte è un tantino obliquo, e non è in perfetto livello, giacchè havvi fra le due sponde un dislivello di due metri e più. Queste circostanze ne hanno resa più difficile la costruzione, ma non impedita la sua inappuntabilità, la quale, dalle varie e ripetute prove finora eseguite, venne luminosamente dimostrata.

Il metallo impiegatovi pesa più di 3000 quintali. Le lamiere che formano le travate, i traversi, le langherine, ecc., sono tenute assieme da 120,000 chiodi.

I lavori incominciarono il 17 maggio, durarono non più di 90 giorni, mentre in adeguato richiesero la mano di 60 operai per giorno.

La spesa di costruzione, assunta *à forfait*, è stata contrattata in lire 143,000.

Poste italiane. — *Prospetto delle rendite postali dell'esercizio 1891-92 confrontate con quelle dell'esercizio 1890 91.* — Dal prospetto pubblicato dal servizio delle Poste del Ministero delle Poste e dei Telegrafi riassumiamo le seguenti cifre complessive:

DIVISIONE DELLE RENDITE	TOTALI DELL'ESERCIZIO 1891-92.	
	1891-1892	1890-1891
	L.	L.
Francobolli per le corrispondenze .	31,389,981.13	31,044,668.44
Biglietti postali . .	111,554.05	101,630.95
Cartoline per la corrispondenza . .	5,373,563.75	5,236,871.15
Francobolli per i pacchi	—	9,756.15
Cartol. per i pacchi	3,959,073.35	3,625,556.60
Segnatasse	3,796,372.90	3,719,548 06
Tasse franc. giorn.	1,026,409.31	1,004,153.15
Rimborsi dovuti alle Amministrazioni estere . . .	1,824,664.60	1,663,609.26
Proventi diversi . .	227,077.26	213,038.60
	47,708,696.35	46,618,832.36

Differenza nell'esercizio 1891-92 + L. 1,089,863.99.

Un concorso importante d'architettura. — L'Associazione artistica fra i cultori di architettura in Roma ha indetto il secondo concorso di architettura in Roma con premio d'incoraggiamento per l'anno 1892 col seguente programma:

Il concorso è aperto a tutti gli artisti italiani che non facciano parte dell'Associazione. Il tema di concorso è il seguente:

Scalo per il Sovrano in una grande città marittima composto delle seguenti parti:

a) piattaforma in muratura o pietra da taglio con copertura sostenuta da armatura in ferro;

b) ponte a due campate in ferro, lungo metri 40, che congiunge la piattaforma alla riva, che potrà essere coperto;

c) edificio d'ingresso al ponte che prospetta su di una grande piazza.

Gli autori dei migliori progetti saranno chiamati anche ad una prova estemporanea.

Nello sviluppo di questo tema dovrà lo studio dei concorrenti essere principalmente rivolto all'impiego palese del ferro come elemento organico-decorativo ed all'innesto del medesimo colla pietra da taglio ed altri materiali da costruzione.

I lavori potranno essere firmati o contrassegnati con un motto che sarà ripetuto sopra scheda sigillata contenente il nome dell'autore, e dovranno essere consegnati nella sede dell'Associazione, via del Burrò, n. 151, ritirandone ricevuta prima delle 4 pom. del 31 gennaio 1893. I lavori di qualunque provenienza, presentati dopo quest'ora, non saranno ammessi a concorso.

I nomi o motti dei concorrenti prescelti alla prova estemporanea saranno indicati in apposito avviso ostensibile nella sede sociale dal giorno 15 al 18 febbraio; in questo avviso verranno anche indicate le modalità, il giorno e l'ora per la prova *extempore*, che dovrà aver luogo prima del 22 seguente.

I lavori di concorso resteranno esposti per 8 giorni prima

del primo giudizio, e per 5 giorni, insieme agli *extempore*, dopo del verdetto definitivo.

Sulla premiazione dei lavori pronuncierà l'Associazione riunita in assemblea con votazioni palesi, ed a seconda del regolamento approvato dall'Associazione stessa per i concorsi, ed i verbali delle sedute resteranno ostensibili al pubblico per 5 giorni dopo il verdetto.

Al concorrente che risulterà degno del primo premio è assegnata una medaglia d'oro più lire 500, a rimborso di spese; ai due immediatamente eccedenti sono assegnate due medaglie d'argento. Nelle eventualità che il migliore fra i concorrenti non sia giudicato del primo premio, riceverà soltanto lire 500 per rimborso di spese.

I progetti premiati rimarranno proprietà dell'Associazione, gli altri non ritirati nel termine di un mese dalla pubblicazione del verdetto resteranno a disposizione dell'Associazione.

Nuovi servizii di Navigazione. — La *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* di Londra ha deliberato di stabilire un servizio regolare di navigazione coi suoi piroscafi con partenze fisse ad ogni 15 giorni da Genova per Napoli, Alessandria d'Egitto e viceversa.

Questo servizio avrà principio nel mese di settembre prossimo.

La r. ungarica società di navigazione *Adria* ha stabilito una linea regolare di navigazione a vapore tra i porti delle Puglie con Trieste e Fiume.

La Società assume pure contratti per la intera stagione dell'esportazione dei vini per qualunque quantità, con l'agevolazione del ritorno dei fusti vuoti.

Questo servizio diretto con i porti dell'Austria, tornerà certo di grandissimo vantaggio al nostro commercio.

Per l'illuminazione elettrica nel Vogherese. — Il giorno 16 corrente a Sannazzaro dei Burgondi (Voghera) ebbe luogo la visita del Genio civile al colatore dell'Agognetta, per concessione d'acqua per illuminazione elettrica a 19 comuni del Vogherese, del Tortonese e della Lomellina. Alla visita intervennero i richiedenti le concessioni e gli ingegneri Margara, Garrone ed Oliva. Non essendo state fatte osservazioni importanti, la concessione è assicurata.

Per il canale di Panama. — Varii progetti furono ventilati in Francia per ridar vita alla grandiosa impresa del canale interoceanico, onde non andassero del tutto perduti i lavori già fatti nell'istmo, nei quali fu impiegato quasi un miliardo, costituito in gran parte dal piccolo risparmio francese.

Apprendiamo ora che il liquidatore della Compagnia, signor Monchicourt, è finalmente riuscito a riunire un gruppo finanziario e tecnico, avente mezzi e garanzie sufficienti perchè possa essergli affidato il grave carico della ripresa dei lavori pel taglio dell'istmo, con speranza di vederli condotti a fine.

Si conosceranno prossimamente i dettagli della convenzione firmata tra il signor Monchicourt e il signor Hiélard rappresentante del gruppo suaccennato.

I lavori del Tevere. — Una Commissione d'ingegneri del Genio civile e del Ministero della Pubblica Istruzione, si recò il 13 corrente a visitare i lavori del Tevere nelle vicinanze dell'isola Tiberina, allo scopo di studiare sul luogo il metodo migliore per riattivare la circolazione delle acque nel braccio sinistro del Tevere dell'isola stessa, rimasto ora quasi all'asciutto con pericolo della salute pubblica.

La Commissione si occupò anche della opportunità di demolire gli avanzi di ponte Rotto, che formano un ostacolo alla libera circolazione delle acque del Tevere.

Nuovo canale pel traffico marittimo in Olanda. — *Da Amsterdam al Reno.* — La regina Guglielmina e la regina reggente d'Olanda si sono recate il 4 corrente ad Amsterdam per assistere alla cerimonia d'apertura del canale di Merwede, il quale permette ai vascelli di discreto tonnellaggio di navigare da Amsterdam fino al Reno. Le regine, coi loro seguiti, preso imbarco su quattro battelli, percorsero il nuovo canale fra le acclamazioni della folla. Il canale per ora non è scavato che fino a Wreeswyk e in questo punto venne inaugurata una lapide commemorativa e parlarono per l'occasione il sindaco d'Amsterdam, il presidente della Camera di commercio ed il signor Lely, ministro del commercio. Alla sera in Amsterdam vi fu gran banchetto al Giardino Zoologico.

L'importanza del nuovo canale di Merwede per Amsterdam, quale centro commerciale, è grandissima; questo canale aprirà una potente, impetuosa corrente di traffici da tutte le città della Germania.

Il tronco di canale aperto testè è lungo 28 miglia e l'intero canale sarà della lunghezza di 43 e mezzo.

Esso prenderà il posto della via d'acqua per Colonia, che era solo accessibile ai battelli di tonnellaggio minimo.

Il nuovo canale, dopo lasciata Amsterdam incontra il Reno di Leida, passa Utrecht ed entra in Leck, presso Wreeswyk.

La seconda, parte ancora in escavazione, comincia a Vianen, di contro a Wreeswyk e giunge a Merwede da cui il canale prende il nome.

La larghezza del canale è di 100 piedi (33 metri), la profondità è di 10 1|2 (cioè 3 metri e più). I più grandi battelli e *steamers* del Reno vi possono passare comodamente.

Così Amsterdam, la quale è in comunicazione col mare per apposito canale, diventerà uno dei più importanti punti di transito per i prodotti della grande vallata del Reno.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Lavori di completamento da eseguire lungo la ferrovia Roma-Solmona per la tratta da Avezzano a Solmona. L'esecuzione dei lavori va distinta nei quattro seguenti appalti:

L. 5,500 per costruzione di alcuni lavori di completamento delle case cantoniere e delle stazioni;

L. 21,000 per lavori di difesa della ferrovia contro il torrente Pago, costruzione e sistemazione di cunette a monte della ferrovia tra la stazione di Celano e la galleria Santa Cecilia; copertura di alcuni tombini scoperti;

L. 35,000 per costruzione di una condotta d'acqua dalla stazione di Ortona-Carrito a quella di Collarmele;

costruzione di quattro garette in muratura tra Cocullo e Solmona e copertura di un tratto di cunetta in muratura presso la casa cantoniera al chilom. 171.577;

sostituzione di cancelli in ferro alle sbarre girevoli del passaggio a livello al chilom. 353.902.63 della linea Bologna-Otranto;

ricostruzione di pavimenti nei fabbricati del tronco Avezzano Solmona, nella ferrovia da Roma a Solmona;

sistemazione delle chiusure dei due passaggi a livello, presso la stazione di Verona P. N., nella ferrovia Milano-Verona-Venezia.

Rete Mediterranea. — Proposta di cambio di ubicazione di due bilancie a ponte nelle stazioni di Livorno Marittima e Torretta.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pegli — Genova — (27 agosto, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste all'apertura della nuova strada ai Villini di Pegli. Importo ridotto L. 75,031 (V. n. 28 e 31).

Municipio di Genova (31 agosto, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto di lavori di restauro nella cattedrale di San Lorenzo. Importo L. 40,000. Cauzione provv. L. 4000. Fatali 16 settembre, ore 12 merid.

Prefettura di Girgenti (31 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione di un faro di quarto ordine a luce bianca nella punta San Giacomo all'origine del molo di Levante in Licata. Importo L. 41,120. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Genova (31 agosto, ore 12 merid, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una stazione sanitaria nel porto di Genova. Importo ridotto L. 255,710 33 (V. n. 32).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (1° settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e miglioramento di un tratto di strada lungo il 2° tronco della Nazionale n. 1, compreso fra Ampezzo e Forni di Sotto, nella località detta il Passo della Morte (mt. 999.50). Importo L. 101,900. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Butera — Caltanissetta — (9 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per l'esecuzione di tutte le opere per la costruzione della strada comunale obbligatoria Butera-Riesi, ecc. Importo ridotto L. 92,258.63 (V. n. 31).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle costruzioni navali. — Spezia — (27 agosto, ore 12 merid., unica definitiva). — Fornitura di **viti** e **punte** di ferro e di ottone per l'esercizio 1892-93. Importo L. 50,990. Cauzione L. 5100.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina: Angelo Baffico, Spezia, legnami diversi ed oggetti legno semi-greggi L. 26,173.07;

Beretta e Sciaccaluga, Venezia, legni acero, frassino e noce L. 26,687.52;

Società alti forni, Terni, sei partite di masselli d'acciaio L. 5893;

Amati e Cas, San Giovanni a Teduccio, 2400 mattoni refrattari L. 480;

Joseph Whitworlh, Manchester, madreviti e maschi L. 15,500;

Stewart e Clydesdale, Glasgow, 200 tubi di ferro per caldaie, L. 4100;

Società Alti forni, Terni, 2 piastre da corazzatura, L. 7920;

Larini, Nathan e C., Milano, zavorra di ferraccio in pani L. 16,306.95;

Giuseppe Moretti, Mira, candele steariche L. 14,917.30;

Fratelli Feltrinelli, Milano, legno pino cirmolo L. 12,423.22;

Natale Berni, Firenze, lastre di vetro comune e cristallo da specchi L. 8958.40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Agosto 13	Agosto 20
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	652	672
»	»	Mediterranee	»	527	538
»	»	Sicule	»	610	610
»	»	Sarde (preferenza)	»	280	280
»	»	Palermo Marsala-Trapani	»	345	300
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	544.50	544.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	281	281
»	»	Novara-Seregno	»	68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	312.50	312.50
»	»	» 2ª emiss.	»	298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	»	483.50	483.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	»	435.50	441.50
»	»	Meridionali	»	306.50	307
»	»	Sarde, serie *A*	»	307.50	307.50
»	»	» serie *B*	»	302.50	302.50
»	»	» 1879	»	300.50	300.50
»	»	Pontebba	»	452.50	452.50
»	»	Nord-Milano	»	260	260
»	»	Meridionali Austriache	»	320.50	320.50
»	»	Gottardo 4 %	»	103.25	103.75

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza. — Dal 23 corrente sarà pagato a ciascuna azione il dividendo del 1891 in L. 25 e gli interessi del 1° semestre 1892 in L. 12.50, e così in totale L. 37.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Agosto 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,486,343 29	1,450,866 45	+ 35,476 84	45,166 22	110,380 13	— 65,213 91
Bagagli e cani	66,744 93	61,418 93	+ 5,326 00	756 01	3,691 78	— 2,935 77
Merci a G.V. e P.V. acc.	265,231 12	269,976 86	— 4,745 74	6,021 81	16,866 38	— 10,844 57
Merci a P. V.	1,531,861 19	1,309,938 21	+ 221,922 98	48,828 09	115,457 01	— 66,628 92
TOTALE	3,350,180 53	3,092,200 45	+ 257,980 08	100,772 13	246,395 30	— 145,623 17
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Agosto 1892.						
Viaggiatori	5,464,566 94	5,430,739 23	+ 33,827 71	190,592 93	375,013 20	— 184,420 27
Bagagli e cani	242,236 95	233,653 53	+ 8,583 42	6,297 60	14,055 66	— 7,758 06
Merci a G. V. e P.V. acc.	1,110,888 59	1,153,691 87	— 42,803 28	36,132 66	69,107 36	— 32,974 70
Merci a P. V.	6,104,187 18	5,396,201 47	+ 707,985 71	224,423 47	459,705 93	— 235,282 46
TOTALE	12,921,879 66	12,214,286 10	+ 707,593 56	457,446 66	917,882 15	— 460,435 49
Prodotto per chilometro						
della decade	799 37	744 57	+ 54 80	111 10	372 76	— 261 66
riassuntivo	3,083 24	2,941 08	+ 142 16	504 35	1,388 63	— 884 28

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	110,320 00	2,413 00	14,770 00	112,135 00	2,093 00	241,731 00	609 00	397 00	1892 . . . L. 241,731 00
1891	109,808 00	1,927 00	15,132 00	110,280 00	1,479 00	238,626 00	609 00	392 00	1890 . . . » 237,398 00
Differenza nel 1892	+ 512 00	+ 486 00	— 362 00	+ 1,855 00	+ 614 00	+ 3,105 00	»	+ 5 00	*Differ.* in +/— + 4,333 00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1892									
1892	316,180 00	6,480 00	40,696 00	284,128 00	4,291 00	651,775 00	609 00	1,070 00	1892 . . . L. 651,775 00
1891	307,396 00	5,831 00	40,076 00	275,296 00	3,512 00	632,111 00	609 00	1,038 00	1890 . . . » 643,390 00
Differenza nel 1892	+ 8,784 00	+ 649 00	+ 620 00	+ 8,832 00	+ 779 00	+ 19,664 00	»	+ 32 00	*Differ.* in +/— + 8,385 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	19,528 00	177 00	1,370 00	4,794 00	41 00	25,910 00	245 00	106 00	1892 . . . L. 25,910 00
1891	18,366 00	154 00	1,137 00	4,020 00	18 00	23,695 00	178 00	133 00	1890 . . . » 17,504 00
Differenza nel 1892	+ 1,162 00	+ 23 00	+ 233 00	+ 774 00	+ 23 00	+ 2,215 00	+ 67 00	— 27 00	*Differ.* in +/— + 8,406 00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1892									
1892	57,451 00	533 00	3,552 00	14,423 00	82 00	76,041 00	215 00	354 00	1892 . . . L. 76,041 00
1891	50,483 00	458 00	2,994 00	12,123 00	55 00	66,113 00	140 00	472 00	1890 . . . » 46,824 00
Differenza nel 1892	+ 6,968 00	+ 75 00	+ 558 00	+ 2,300 00	+ 27 00	+ 9,928 00	+ 75 00	— 118 00	*Differ.* in +/— + 29,217 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	118 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	198 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2.cl.	1.2.cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2.cl.	1.2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . Par.	2 48 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 23 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 27 Agosto 1892. NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIA DA ALESSANDRIA E NOVI A PIACENZA

Come avevamo annunziato nel precedente numero, riproduciamo integralmente la relazione presentata dal Consiglio d'Amministrazione agli azionisti della Società Anonima concessionaria della ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza, nell'Assemblea Generale dell'8 agosto, nonchè il verbale dell'Assemblea medesima.

RELAZIONE

DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
ALL'ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DELL'8 AGOSTO 1892.

Signori Azionisti,

Il bilancio del 1891, sottoposto alla vostra discussione ed approvazione, si chiude colla cifra di lire 28,493,727.39.

Il conto dei profitti e delle perdite presenta un residuo attivo di lire 2,816,050.11.

Rilevasi che il prodotto lordo dell'esercizio della linea sociale è stato, nello scorso anno di lire 6,079,652.05, e così superiore di lire 164,738.74 a quello dell'anno precedente; che gli utili del 1891 superano di lire 102,018.25 quelli del 1890, con più gli interessi liquidati pel secondo semestre del 1890 e pel 1891 in lire 66,685 sulle somme in deposito per conto di questa Società presso la Cassa Depositi e Prestiti.

Nel passivo si hanno le spese verificate nell'ora scorso anno dalla Ragioneria Centrale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo di lire 2.20 per lavori di secondo binario e di altre lire 1372.16, corrispondenti ai 3|5 della maggior somma di lire 2286.93 per opere di primo impianto, con rimanere gli altri 2|5 a carico del Governo, giusta la nota Convenzione del 16 gennaio 1886.

Sono già state distribuite a ciascuna delle 34,000 azioni di questa Società, non ancora state estratte, lire 12.50 a titolo di interessi per ogni semestre dell'anno scorso, e cioè lire 25 per ogni azione, e così sull'utile suaccennato dello scorso esercizio di lire 2,816,050.11 sono già distribuite alle azioni in complesso lire 850,000.

Il vostro Consiglio d'Amministrazione non ha creduto e non crede opportuno di avere ora a fare specifiche proposte circa l'ammontare del dividendo a darsi alle azioni per l'anno 1891, dovendosi totalmente rimettere al savio vostro apprezzamento ed alla vostra deliberazione il decidere se ed in quale misura lo si abbia ad assegnare.

Però la vostra Amministrazione reputa opportuno di presentare alcuni schiarimenti e considerazioni che possono giovare per deliberare in proposito.

Vi fa rimarcare che, qualora di fronte all'utile verificatosi nello scorso anno in lire 2,816,050.11 e ritenuto il tenore dell'art. 96 del Capitolato annesso alla Legge di concessione del 23 luglio 1854, n. 83, deliberaste di dare il 10 per cento alle azioni, cioè di distribuire altre lire 25 a ciascuna di esse, resterebbe ancora un avanzo di lire 1,073,550.11, con più lire 436,257,24, impiegate in certificati di depositi presso la Cassa Governativa di Depositi e Prestiti.

Vi fa a rincontro osservare, che sebbene per la costruzione del secondo binario da Voghera a Broni, da Stradella a San Nicolò e dal bivio di Tortona al ponte sul torrente Bormida (la di cui spesa fu preventivata in lire 3,351,694) questa Società abbia già pagate lire 2,430,883.13, rimarrebbero ancora a di lei carico lire 920,810.87; che non può peranco dirsi *definitiva* la liquidazione della spesa già preventivata per opere del secondo binario, come non è peranco stabilita la competenza alla Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo per la dirigenza e sorveglianza delle opere relative.

E deve ad un tempo informarvi, che vi ha la proposta di costruzione del secondo binario da Piacenza al ponte sul torrente Trebbia, opera questa che importerà una spesa rilevante.

Ora delle spese certe come delle probabili od eventuali saprete tener conto per deliberare in quanto al dividendo.

È pur debito di riferirvi, che la Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo assunse, mercè i buoni offici del Regio Ispettorato delle Strade Ferrate, di attendere essa, per conto di questa Società, agli incombenti in corso per la delimitazione e terminazione dei terreni di proprietà sociale lungo la sede stradale; incombenti che si compiono in eseguimento della legge 1° marzo 1886, pel riordinamento della imposta fondiaria, ai quali questa Società man-

cante di personale proprio non aveva e non avrebbe modo di assistere.

Però la vostra Amministrazione avrà cura di difendere la proprietà di quei tratti di terreno sociali che in tale circostanza della delimitazione venisse contestata, e così pure di rivendicare quelli che risultino indebitamente posseduti da altri in danno di questa Società.

È di vostra competenza il deliberare sulle seguenti due domande: l'una del signor Luigi Perotti, che chiede gli sia ceduto, pel prezzo a convenirsi, un reliquato di terreno posseduto da questa Società in territorio di Casteggio, di mq. 80, terreno che è sopravanzato dell'espropriazione di metri quadrati 2050.60, operatasi per la costruzione della ferrovia, e che, per quanto risulta, non sarebbe necessario per l'esercizio della stessa ferrovia; l'altra del signor Domenico Perotti, il quale, mentre vanta diritti di proprietà sopra una piccola striscia di terreno di forma triangolare della superficie di mq. 46.57 in territorio di Stradella, sotto il numero di mappa 435, pur dichiara che sarebbe disposto ad acquistarlo se proprio invece della Società; e a tale riguardo è a notare che il terreno ora indicato fu sempre posseduto dalla stessa Società senza veruna opposizione, e che pel fatto del pacifico e lungo possesso, si può, indipendentemente dal titolo, ritenere che realmente sia di lei proprio.

A voi il giudicare se, non ostante che detti avanzi di terreno non si trovino attualmente occupati per l'esercizio, pur sia conveniente, che non sembra, di consentirne l'alienazione.

Dovrete procedere alla elezione di due Amministratori, perchè secondo l'art. 29 dello Statuto sociale scadono dal loro ufficio il comm. avv. Bernardo Lavagna e l'avv. Paolo Enrico, essendo essi stati eletti nell'Assemblea del 17 luglio 1889.

Dovrete anche, secondo gli articoli 154 e 183 del Codice di Commercio, procedere alla elezione dei Sindaci effettivi e dei supplenti e stabilire l'indennità da corrispondersi al Collegio Sindacale.

Torino, 8 agosto 1892.

Il Presidente
B. LAVAGNA.

VERBALE

DELL'ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI,
tenuta nella Sede Sociale in Torino l'8 agosto 1892.

Sono presenti i signori: Lavagna comm. avv. Bernardo, presidente — Crosa cav. ing. Vincenzo, Enrico avv. Paolo, consiglieri — Fasola cav. Ernesto, Boni cav. ing. Stefano, Amour cav. Giuseppe, sindaci.

Sono all'adunanza intervenuti: il signor comm. Gabriele Bussi, Regio Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, stato incaricato dal Ministero dei Lavori Pubblici con Nota del 3 corr. agosto $\left(\text{numeri } \frac{37591}{3958}\right)$ di rappresentare nell'Assemblea il Governo proprietario di 33,806 azioni di questa Società, ed il cav. Michele Albertazzi, che ha depositato sulla Cassa della Società, il 4 agosto volgente, 11 azioni sociali, come risulta dal biglietto d'ammissione a quest'Assemblea, firmato dai tre Sindaci.

Atteso che dai numeri 165 della *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 15 luglio 1892, 192 della *Gazzetta Piemontese*, 194 della *Gazzetta del Popolo*, 196 della *Gazzetta di Parma* del 18 luglio risulta della pubblicazione in debito termine dell'avviso di convocazione dell'Assemblea Generale, secondo che è prescritto dall'art. 26 dello Statuto sociale, ed atteso che sono rappresentate 33,817 azioni, il Presidente dichiara regolarmente costituita l'Assemblea.

Compiono le funzioni di scrutatori il comm. Gabriele Bussi e il cav. Michele Albertazzi.

È designato dall'ufficio a segretario il cav. Giuseppe Masi.

Questi dà lettura della Relazione del Consiglio d'Amministrazione, del bilancio dell'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1891 e del relativo conto dei profitti e delle perdite.

Il bilancio dello scorso anno si chiude colla cifra di lire 28,493,727.39 e presenta un attivo di lire 2,816,050.11; e se ne rileva che il prodotto lordo dell'esercizio dello scorso anno, che fu di lire 6,079,652.05, superò di lire 164,738 74 quello dell'anno precedente, e che vi ha un maggior utile di L. 102,018.25 in confronto di quello del 1890.

Il Sindaco cav. Ernesto Fasola legge la relazione dei Sindaci rimasta in deposito negli uffici della Società in un col bilancio dell'esercizio 1891, durante il termine prescritto dall'art. 179 del Codice di Commercio, nella quale relazione i Sindaci unanimi dichiararono potersi senz'altro approvare lo stesso bilancio.

Dopo tale lettura, il Presidente dichiara aperta la discussione sul bilancio dell'esercizio dell'anno 1891 e sul relativo conto dei profitti e delle perdite.

Non avendo alcuno domandato la parola, il Presidente pone ai voti il bilancio ed il conto profitti e perdite, dei quali è caso, avvertendo che il Consiglio d'Amministrazione, a termine dell'art. 161 del Codice di Commercio, si astiene dal votare.

Il bilancio dell'anno 1891 ed il relativo conto profitti e perdite sono dagli Azionisti all'unanimità approvati.

Dopo ciò il Presidente invita gli Azionisti a stabilire quale dividendo abbiasi da accordare alle azioni per lo scorso esercizio. avvertendo che ad ogni azione furono già date nello scorso anno lire 25 a titolo d'interessi.

Nota che il Consiglio non ha creduto opportuno di fare alcuna proposta a questo riguardo all'Assemblea, spettando ad essa determinare se e quale dividendo sia da assegnare.

Il comm. Bussi, dopo avere ricordato che sono già state date alle azioni nello scorso anno L. 850,000 a titolo d'interessi, cioè L. 25 a ciascuna azione, e che rimane perciò disponibile la somma di L. 1,966,050.11, esprime l'opinione che si debbano ancora dare L. 25 ad ogni azione e ad ogni titolo di godimento a titolo di dividendo, col che si distribuirebbe la somma di L. 892,500.

Resterebbero L. 1,073,550.11, che egli crede si debbano mandare al fondo speciale di previsione, costituito nell'Assemblea del 22 settembre 1888 per far fronte alle spese straordinarie di costruzione del secondo binario nelle linee sociali.

Propone perciò di distribuire L. 25 per ogni azione a titolo di dividendo pel 1891, e di mandare le residue lire 1,073,550.11 al fondo speciale di previsione.

Il Presidente pone ai voti le riferite proposte del commendatore Bussi, le quali sono all'unanimità approvate.

Il Presidente invita l'Assemblea a deliberare se abbiasi ad accogliere l'istanza del signor Luigi Perotti per acquistare 80 metri quadrati di terreno in territorio di Casteggio, residuo di m. 2050.60, espropriati per la costruzione della Strada Ferrata.

Invita pure l'Assemblea a deliberare se abbiasi ad accogliere l'istanza del signor Domenico Perotti, diretta ad ottenere la cessione di m. 46.57 di terreno in territorio di Stradella, sul quale egli vanta diritti di proprietà, ma che pure dichiarasi disposto ad acquistare se riconosciuto proprio della Società.

Avverte che al Consiglio non è sembrato conveniente, come appare dalla sua Relazione, di proporre che siano accolte le dette domande, perchè quantunque i terreni, di cui è caso, non servano ora all'esercizio della Strada Ferrata, non è ancora certo però che in avvenire non possano divenire necessari.

Avverte anche che il terreno, su cui il Domenico Perotti vanta diritto di proprietà, è posseduto pacificamente dalla Società da oltre trent'anni, e che perciò è a considerarsi di lei proprio indipendentemente anche dal titolo.

Infine osserva che al Consiglio sembra prematura ogni decisione, mentre si stanno facendo le operazioni d'accertamento delle proprietà fondiarie della Società e di apposizione dei relativi termini di confine, in esecuzione della legge sulla perequazione fondiaria del 1° marzo 1886, numero 3682, serie 3ª, e del relativo Regolamento approvato con Regio Decreto 2 agosto 1887, n. 4871, serie 3ª.

Propone perciò che l'Assemblea allo stato delle cose sospenda ogni decisione sulla istanza dei signori Domenico e Luigi Perotti, dando facoltà al Consiglio di dare agli stessi signori Perotti soltanto in locazione, a breve durata, i due pezzi di terreno, dei quali è caso, sotto le condizioni e colle clausole che gli sembreranno convenienti nell'interesse della Società, non esclusa la clausola di rescindibilità pel caso che la Società dovesse altrimenti disporre dei terreni summenzionati per ragioni di servizio.

Il comm. Bussi si associa alla proposta del Presidente. Egli pure crede sia conveniente di riservare ogni deliberazione sulle istanze dei signori Luigi e Domenico Perotti sino a che siano terminate le operazioni di delimitazione delle proprietà sociali e che intanto si possano dare i terreni, di cui è caso, in locazione ai signori Perotti al fitto ed alle condizioni da stabilirsi dal Consiglio.

La proposta di cui si tratta è all'unanimità approvata.

Il Presidente invita l'Assemblea ad eleggere due Amministratori.

L'Assemblea a scrutinio segreto elegge ad Amministratori il comm. avv. Bernardo Lavagna con voti 6763 e l'avvocato Paolo Enrico con voti 6763.

Dopo' di ciò il Presidente invita gli Azionisti ad eleggere tre Sindaci effettivi e due supplenti.

L'Assemblea a scrutinio segreto procede all'elezione dei Sindaci.

Riescono eletti Sindaci effettivi: il cav. Giuseppe Amour, Ispettore-capo dell'Ufficio per il riscontro dei prodotti delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con voti 6763; il cav. Stefano Boni, ingegnere presso il Circolo del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in Torino, con voti 6763, ed il cav. Ernesto Fasola, con voti 6763.

A Sindaci supplenti: il signor Giuseppe Galli, Economo presso la Regia Avvocatura Erariale di Torino, con voti 6763, ed il signor Achille Livraghi, con voti 6763.

Il Presidente invita l'Assemblea a determinare quale retribuzione si abbia a dare ai Sindaci a termini dell'art. 154 del Codice di Commercio.

Avverte che negli scorsi anni l'Assemblea ha deliberato di dare al Collegio Sindacale L. 900.

Propone che uguale somma si abbia a dare al Collegio dei Sindaci pel volgente anno.

La proposta del Presidente riesce all'unanimità approvata.

Nient'altro essendo all'ordine del giorno, il Presidente scioglie la seduta alle ore 3 1|2 pom.

Il Presidente
B. LAVAGNA.

Il Segretario
G. MASI.

Gli Scrutatori
G. BUSSI.
M. ALBERTAZZI.

IL CANALE DI DERIVAZIONE DELL'ANIENE DA TIVOLI A ROMA

Fin dal 1884 l'ingegnere Vescovali aveva fatto un progetto di canale per prendere le acque dell'Aniene a Tivoli al piede delle cascate, e condurle a Roma onde fornire acqua d'irrigazione agli arsi terreni della campagna romana, forza motrice ad industrie e acqua per le grandi fogne dell'Esquilino le quali ne hanno urgente bisogno.

L'utilità del canale è manifesta e non pertanto il progetto si trascinò da un ufficio all'altro da anni ad anni, a segno che la Compagnia inglese, che aveva assunto l'impegno di eseguirlo a sue spese, aveva quasi abbandonato la speranza di riuscire mai a superare tutte le formalità burocratiche, tutti gl'impedimenti amministrativi che incontrava ad ogni piè sospinto.

L'onorevole Genala, appena venuto al Ministero, avocò a sè la questione. La fece esaminare sollecitamente per sciogliere i dubbi e le riserve che si erano frapposte e poneva fine a un'infinita sequela di controversie amministrative che duravano da otto anni.

Sabato, 20 corrente, il Prefetto di Roma era autorizzato ad emettere il Decreto di concessione, e quindi fu firmata la convenzione relativa.

Con questa concessione il Vescovali deriva dall'Aniene ben 21,000 litri d'acqua al secondo, ad un'altezza di circa 100 metri sul livello del Tevere dove il canale viene a sboccare, ottenendo così un salto potentissimo per animare officine, stabilimenti o altro in Roma stessa o nei dintorni.

L'acqua per irrigazione sarà pel momento utilizzata per inaffiare le praterie della campagna romana, per modo che la cotica erbosa tenuta sufficientemente umida si manterrà verde e lussureggiante anche in piena estate. Perciò anche dal lato agricolo l'opera è estremamente importante.

Igienicamente ha pure un valore inestimabile. Già si è parlato del dilavamento delle fogne dell'Esquilino, che per la loro poca pendenza hanno bisogno di un'ingente massa d'acqua per poter essere ripuliti convenientemente. Cesseranno così gl'inconvenienti che si lamentano per tali fogne. Ma dove l'utilità igienica dell'opera si spera che sarà più spiccata è nel miglioramento dell'aria della campagna romana.

È risaputo che nell'estate i germi malarici facilmente vengono alla superficie traverso al terreno che si spacca per l'arsura e sono trasportati facilmente dai venti. Mantenendo il terreno sempre coperto da una cotica erbosa compatta e viva, questi germi troveranno un ostacolo efficacissimo alla loro propagazione.

Gli scoli della campagna aumentati dagli scoli dell'acqua d'irrigazione sussidiati all'occorrenza con cacciate d'acqua, non potranno più, come avviene attualmente, ristagnare e concorrere ad appestare l'aria.

La costruzione del canale e della grandiosa diga, forniranno lavoro per quasi 4 anni ad oltre 2000 operai di vario genere, ed anche questo è un merito non piccolo nelle condizioni presenti degli operai e lavoranti di Roma. Infine, ed è pure un merito non disprezzabile, la finanza risentirà un notevole benefizio dalla costruzione dell'opera.

Il concessionario deve anzitutto pagare un canone annuo all'erario di L. 36,000; anzi si devono depositare subito L. 72,000 corrispondenti alle quote anticipate di due annate; la maggiore produzione di terreni irrigati, il reddito delle industrie che si varranno della forza motrice, i benefizi della Società del canale saranno tanti elementi imponibili per fondiaria e ricchezza mobile.

Ed in tal modo l'onorevole Genala colla sua energica volontà di fare e far bene ha reso possibile l'immediato intraprendimento di un'opera colossale, che darà subito lavoro, e per molti anni, ad un gran numero di operai, che contribuirà a creare o sviluppare industrie, estendere e perfezionare l'agricoltura, migliorare le condizioni igieniche di Roma e dell'Agro Romano, e che non costa un centesimo all'erario, ma che anzi costituisce per esso un reddito cospicuo.

E questo è quello che noi chiamiamo saper far bene e ce ne congratuliamo vivamente con l'onorevole Genala.

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1891

(*Traduzione del* **Monitore**— *Cont., vedi N. 26, 28, 29, 30, 32 e 33*).

V. — **Finanze.**

Bilancio annuale. — Il *capitale sovvenzioni* non è variato dalla cifra di . . . . . fr. 119,000,000

Il *capitale-azioni*, di cui . . . . fr. 37,000,000
erano versati fin dal 1890, si è accresciuto al 1° gennaio 1891 dell'ultimo versamento del 50 0|0 sull'emissione del 1888 (fr. 6,000,000), cioè . . . » 3,000,000

Queste azioni partecipano al prodotto dell' esercizio 1891 parimenti a quelle delle emissioni anteriori.

Sulle 20,000 nuove azioni di 500 fr. messe in sottoscrizione nell' aprile 1891 al corso di 110 0|0, giusta la deliberazione dell'assemblea generale del 22 novembre 1890, si è effettuato il primo versamento del 50 0|0 del valore nominale (oltre il premio), cioè . . . . fr. 5,000,000

Queste azioni godono d' un interesse fisso del 4 0|0 annuo fino all'epoca della liberazione, cioè fino al 1° gennaio 1894.

Il *capitale-azioni* versato ammontava dunque alla fine dell'esercizio a . . fr. 45,000,000

Il *capitale-obbligazioni* si componeva, alla fine di dicembre 1890, di:

	fr. 19,937,500	obbligazioni	5 0|0
e	» 71,057,000	»	4 0|0
Totale	fr. 90,994,500		

Aderendo all'istanza del Consorzio finanziario incaricato della conversione dei prestiti 5 0|0, noi abbiamo, al principio d'aprile diggià pubblicato la denunzia, per il 1° gennaio 1892, della IV serie d' obbligazioni 5 0|0 al capitale primitivo di 26 milioni, e per il 1° aprile 1892 delle obbligazioni 5 0|0 di 2ª ipoteca al capitale primitivo di 6 milioni, richiamando l'attenzione sulle condizioni alle quali il detto Consorzio offriva la conversione immediata in titoli 4 0|0. Questa offerta è stata largamente utilizzata, di modo che il Consorzio ci ha inviato la somma di fr. 10,649,500 in obbligazioni 5 0|0, ed ha ricevuto in cambio, a tenore della convenzione del 21 e 22 ottobre 1883, in vigore fino alla fine del 1892, delle obbligazioni 4 0|0 al corso di 90 1|4 0|0. In base di questa convenzione, il Consorzio ci ha trasmesso inoltre nel corrente anno fr. 1,624,500 (valore nominale) d' obbligazioni 5 0|0 per la conversione in titoli 4 0|0; alla fine dell'anno ha messo a nostra disposizione, contro rimessa di un valore equivalente in obbligazioni 4 0|0, i fondi necessari in vista del rimborso delle obbligazioni 5 0|0, IV serie, scadute col 1° gennaio 1892 e delle quali per fr. 3,573,000 erano ancora in circolazione.

Noi dobbiamo aggiungere ancora che della rimanenza del prestito di 100 milioni, destinato alla costruzione del doppio binario, ammontante a 5 1|2 milioni, noi abbiamo rimesso al Consorzio concessionario, al 1° gennaio 1892, la somma di fr. 4,000,000, al corso del 100 0|0, e che prima della chiusura dell'esercizio noi abbiamo preso per nostro conto ed alle medesime condizioni il rimanente, cioè fr. 1,500,000 più la somma di . . . . . . » 317,000 che restava disponibile per coprire le spese del prestito 4 0|0; e questo totale di . . » 1,817,000 in parte venne allegato ai fondi di riserva e di rinnovazione, e in parte ai fondi della cassa di soccorso.

In seguito a queste operazioni il debito d'obbligazioni al 31 dicembre 1891, dopo la diffalcazione di fr. 160,000 di obbligazioni 4 0|0 sortite all'estrazione del mese di ottobre per il rimborso alla data suaccennata, ammontava:

a) obbligazioni 5 0|0 . . . . fr. 4,090,500
dei quali franchi 1,393,000 2ª ipoteca
e » 2,697,500 prestito del Monte Ceneri;

b) obbligazioni 4 0|0 . . . . » 90,273,000

Totale fr. 94,363,500

Il totale del *capitale-sovvenzioni* ed azioni versate dei prestiti 5 e 4 0|0 ammontava dunque alla fine del 1891 a . . . . fr. 258,363,500.—
ai quali bisogna aggiungere il fondo di costruzione rimasto invariato durante l'esercizio . . . . » 1,114,902.25

fr. 259,478,402.25

dei quali si sono spesi fino ad oggi:

per strade ferrate e costruzioni fisse . fr.	211,877,010.94		
per materiale rotab. fr.	12,394,652.31		
per mobilio ed utensili . . . . fr.	1,621,045.51		
Totale per il conto di costruzioni . . fr.	225,892,708.76		
per perdite di corso sulle azioni . . . fr.	2,970,150.—		
per perdite di corso sulle obbligazioni, dopo la deduzione di franchi 1,195,000 ammortizzati . . . . fr.	15,674,449.24		
per i lavori seguenti incompiuti alla chiusura dell'esercizio:			
raccordamenti Lucerna-Immensee e Lucerna-Goldau 255,685.86			
doppio binario Erstfeld-Biasca 9,545,599.32			
correzione del Ticino 66,802.07			
costruzioni diverse 231,209.78	10,099,297.03	fr.	254,636.605.03

Rimanenza:

Capitale di costruzione disponibile fr. 4,841,797.22 dei quali per valore di beni immobili, provvista di materiale di riserva, fr. 2,865,390.17.

In seguito alla conversione successiva delle obbligazioni 5 0|0, e specialmente di quelle della IV serie e di 2ª ipoteca, denunciate per il rimborso al 31 dicembre 1891 e 31 marzo 1892, la somma delle *spese da ammortizzare*, cioè perdita di corso, ecc., è aumentata nel 1891 di franchi 1,722,500.80, e ammontava alla fine dell'esercizio a . . . . fr. 16,869,449.24
dei quali furono ammortizzati dal 1884 al 1891 . . . . » 1,195,000.—

Restano dunque ancora da ammortizzare fr. 15,674,449.24

La parte dei *capitali disponibili* collocata in *effetti e valori* ammontava alla fine di dicembre 1891 a fr. 7,431,860.15.

Il Rapporto ha qui un lungo prospetto dello *stato degli effetti e dei valori al 31 dicembre 1891*, nel quale sono distinti partitamente i diversi titoli che compongono questa porzione di *capitali disponibili* col loro valore nominale ed effettivo al 31 dicembre 1891

Il conto dei *beni immobili* è aumentato nel 1891 di fr. 240.35 per la costruzione di una fontana presso l' immobile n. 65 a Erstfeld; alla fine di dicembre il fondo ammontava a fr. 187,565.29.

Il conto *approvvigionamenti* e *pezzi di riserva*, che accusa alla fine del 1891:

	Approvvigionamenti	Pezzi di riserva
	fr. 2,224,392.90	fr. 453,431.98
contro all'esercizio precedente 1890 . . .	» 1,626,140.73	» 370,044.43
presenta un aumento di	fr. 598,252.17	fr. 83,387.55

L'eccedenza del conto d'*approvvigionamenti* proviene dall'acquisto di grandi quantità di materiali di *superstruttura* per il doppio binario; quella del conto *pezzi di riserva* è dovuta all'acquisto di ruote montate in numero molto maggiore del 1890.

Il valore delle *derrate alimentari* nel deposito di Bellinzona ammontava al 31 dicembre a fr. 26,759.23.

Il conto *debitori diversi* porta la cifra di fr. 1,825,869.56.

Relativamente ai *debiti correnti* figuranti nel passivo del bilancio, noi faremo osservare che la posizione principale di fr. 4,996,379.50 contiene i *coupons* e le obbligazioni scadute al 31 dicembre, ma non ancora pagate (franchi 2,953,000 obbligazioni 5 0|0 della IV serie), e che la

somma di fr. 855,944.18 per *creditori diversi* si compone di fr. 306,923 crediti di certi servizi di trasporto; franchi 110,641.78 crediti delle casse di previdenza; fr. 194,144 crediti d'impianti finanziari; e fr. 244,235.40 residuo del premio di un milione realizzato sulla terza emissione di azioni.

Il *fondo di rinnovamento* al 31 dicembre 1891 ammontava a fr. 4,999,024.77 contro fr. 4,567,873.98 dell'esercizio precedente. Vi ha quindi un aumento di fr. 431,150.79.

Dal *fondo di riserva* per i casi straordinari, che ammontava al 1° gennaio 1891 a fr. 1,693,639 08, non fu prelevata alcuna somma durante l'esercizio, e con l'allocazione di fr. 306,360.92 del premio realizzato all'emissione d'aprile delle nuove azioni al corso di 110 0|0, questo fondo raggiunse al 31 dicembre 1891 il suo massimo statutario di 2,000,000 di franchi.

Il *fondo di costruzioni* non è variato dall'esercizio precedente, accusando la cifra di fr. 1,114,902.25.

Il *fondo d'ammortizzamento* ammonta a fr. 350,592.61

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Nuovo ponte sul Po a Cremona.

Essendo da tempo completamente ultimati i lavori di questo grandioso ponte, che, com'è noto, si compone di due travate attigue, una per servizio della strada provinciale Cremona-Piacenza e della tramvia, l'altra per servizio della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino, S. E. il ministro Genala nominò la Commissione di collaudo nelle persone del signor comm. prof. Antonio Ferrucci, ispettore superiore, Presidente; sig. comm. ing. Gabriele Bussi, ispettore superiore; sig. comm. ing. Stefano De Casa, R. Ispettore-Capo delle Strade ferrate del Circolo di Milano.

Assistono la Commissione i signori: cav. Francesco Cesareni, Ingegnere-Capo del Genio civile della provincia di Cremona, incaricato della Direzione dei lavori; ingegnere Rinaldo Beduzzi, Capo-sezione del Genio civile, autore del progetto del ponte, e che ne sorvegliò dappresso la costruzione. E prendono parte al collaudo in rappresentanza della Società delle Ferrovie Meridionali i signori: Randich cav. Eugenio, Gioppo cav. Riccardo, ingegneri della Direzione dei lavori.

Dopo aver deciso di cominciare colle prove statiche e poi dinamiche della travata per la strada provinciale, per passare quindi a quelle della travata per la ferrovia, la Commissione diede principio il 24 corrente alle prove stesse che dureranno da 11 a 12 giorni.

Sappiamo che le prove della prima campata diedero buon risultato; e non mancheremo nei prossimi numeri di dare ai nostri lettori i più dettagliati ragguagli al riguardo.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(*Visita di ricognizione del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno*).

Il giorno 19 corrente, da una Commissione composta di rappresentanti del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, della Direzione tecnica governativa della linea e della Società del Mediterraneo si procedette, con buon esito, alla visita per la consegna definitiva alla Società stessa del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della linea Ceva-Ormea, della lunghezza di circa otto chilometri e comprendente le stazioni di Garessio e di Trappa.

Nell'occasione la Commissione predetta si spinse fino ad Ormea, punto estremo della linea, e prese visione delle numerose ed importanti opere d'arte che si dovettero intraprendere per la costruzione di quel tronco per vincere le difficoltà prodotte dalla ristrettezza della vallata e dalla presenza del Tanaro e della strada nazionale.

I lavori sono per tutto il tronco in avanzato corso di esecuzione ed in gran parte pressochè ultimati: anche per un tratto è già fatta la posa dell'armamento.

><

I Delegati Italiani al Congresso ferroviario di Pietroburgo.

I membri Italiani del Congresso di Pietroburgo, oltre una trentina, presieduti dal Senatore Brioschi, sono fatti oggetto nella metropoli russa di cortesie squisite.

Il giorno dell'inaugurazione presero parte ad uno splendido ricevimento offerto ai Congressisti dal Ministro delle Vie di Comunicazione.

Il giorno successivo furono invitati a Kronstadt, ove trovarono ospitalità improntata alla più viva simpatia, attestante la cordialità dei rapporti esistenti fra la Nazione russa ed il nostro Paese.

I Congressisti italiani si riunirono a banchetto, invitandovi alcuni fra i principali Delegati russi, fra i quali l'illustre generale Petroff, Presidente del Comitato d'organizzazione del Congresso.

><

Linea Aulla-Lucca.

(*Tronco fra Ponte a Moriano e Bagni di Lucca*).

Ci informano da Lucca che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Aulla a Lucca ha ripresentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto esecutivo del tronco della ferrovia predetta, compreso fra Ponte a Moriano e Bagni di Lucca, modificato in conformità ai suggerimenti del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

><

Linea Sulmona-Isernia.

(*Tronco Sulmona-Canzano*).

Essendosi completamente ultimati i lavori del tronco Sulmona-Canzano della linea Sulmona-Isernia, il giorno 5 corrente si è proceduto alla visita di ricognizione. La Commissione incaricata dell'ispezione era composta per il Governo: dell'ingegnere cav. Olmi Ernesto, Ispettore tecnico per le costruzioni ferroviarie e dell'ing. cav. Giuseppe Muttoni, Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Ancona; per la Società Adriatica: dell'ing. comm. Giuseppe Pessione, Direttore dei lavori; dell'ing. cav. Luigi Alzo, Capo-Sezione della Trazione, e del cav. Carlo Spongia, Sotto-Capo servizio del movimento e traffico.

La lunghezza effettiva del tronco del quale trattasi è di m. 25,567.69 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Sulmona e di Canzano, e di m. 25,739.20 fra l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Sulmona e la punta del deviatore estremo della stazione di Canzano.

La Commissione ha manifestato l'avviso che lo si possa aprire all'esercizio per il servizio dei viaggiatori e delle merci tanto a grande che a piccola velocità il 18 settembre p. v., cioè tre anni dopo del decreto di approvazione del progetto definitivo, conformemente alla convenzione del 20 giugno 1888, approvata colla legge 20 luglio dello stesso anno.

><

Ferrovia Gallarate-Laveno.

(*Sistemazione definitiva della trincea Monteggia*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il pro-

getto dei lavori occorrenti per la sistemazione definitiva della trincea Monteggia lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 50,000. Si propone di far eseguire i lavori a mezzo di una Ditta benevisa all'Amministrazione, previa licitazione privata colle norme dell'art. 65 del capitolato di esercizio. Le opere progettate consistono, in parte, nella costruzione di muri di sostegno di altezza tale da permettere che le scarpe abbiano l'inclinazione di 1 1|2 di base per 1 di altezza, ed in parte nella sistemazione saltuaria delle scarpate mediante riempimento con terra vegetale ricoperto con zolle erbose. È anche prevista la costruzione di due muretti d'unghia sostenenti il piede delle scarpate.

><

Ferrovia Cornia-Piombino.

Con recente Decreto Reale venne respinto il ricorso presentato dalla Deputazione provinciale di Pisa il 21 maggio p. p. per ottenere l'annullamento dell'altro Reale Decreto in data del 14 febbraio p. p. con cui fu approvato e reso esecutorio il riparto del contributo fra le provincie di Pisa e di Livorno per la costruzione della ferrovia da Cornia a Piombino.

><

Linea Salerno-San Severino.

(Galleria delle Fratte lungo il tronco Fratte-Capezzano).

La galleria delle Fratte, lunga m. 2379, in costruzione lungo il tronco Fratte-Capezzano, nella linea da Salerno a San Severino, in appalto all'Impresa Rocco d'Alessandro, al 1° del corrente mese, presentava il seguente stato di avanzamento:

Scavo: avanzata, ultimato il 25 maggio p. p.; calotta m. 2,341.40; strozzo m. 2263; piedritti m. 2,217.30; regolamento m. 2200;

Muratura: calotta m. 2,213.97; piedritti m. 2200; arco rovescio m. 2,169.25. Gli altri lavori del tronco preindicato possono ritenersi completi, non mancando che dei finimenti.

><

Ferrovia Savona-Bra.

(Costruzione di una galleria artificiale).

L'Ammministrazione delle Strade Ferrate del Mediteerraneo ha presentato alla superiore approvazione un progetto per l'esecuzione di una galleria artificiale con prolungamento di muri parasassi per difendere la ferrovia dalla caduta di massi nella trincea fra le progressive 27.710.65 e 27.922.70 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di San Giuseppe e di Cengio. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 67,760. I lavori stessi dovrebbero affidarsi mediante cottimo a licitazione privata, fatta eccezione per quelli di armamento, cui si provvederebbe in economia.

><

Binario di raccordo a Milano
tra il mercato di bestiame e la stazione di Porta Ticinese.

Siamo informati che l' Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha preso in considerazione una domanda della Società del mercato del bestiame di Milano per ottenere l'impianto di un binario di raccordo fra il mercato stesso e la stazione di Porta Ticinese, e sta ora esaminando come sia possibile di soddisfare la domanda medesima, per poi sottoporre all'approvazione governativa concrete proposte.

><

Fabbisogno di materiale per la linea Barletta-Spinazzola.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il fabbisogno del materiale metallico di armamento occorrente per la linea da Barletta a Spinazzola. Il materiale considerato nel detto fabbisogno è il seguente:

rotaie da m. 12	tonn.	4,604.256
rotaie da m. 11.93	»	339.302
rotaie di lunghezza speciale . .	»	57.945
Totale rotaie	tonn.	5,001.503
ganascie	tonn.	200.117
chiavarde	»	37.953
piastre intermedie	»	276.092
piastre di controgiunto . . .	»	46.004
arpioni ordinari	»	110.627
arpioni speciali	»	21.622

><

Ferrovia da Avezzano a Roccasecca.

(Stato dei lavori del tronco Sora-Balsorano).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Sora a Balsorano nella ferrovia da Avezzano a Roccasecca, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° agosto corrente. I lavori sono appaltati all'Impresa Francesco Strangolini.

Le *espropriazioni* sono generalmente definite.

I *movimenti di terra* per la formazione del corpo stradale sono pressochè ultimati nei primi due chilometri e sono proseguiti saltuariamente sui nove chilometri successivi.

Le *opere d'arte minori* progettate sono 80: di esse N. 31 sono ultimate o quasi; N. 5 trovansi in corso di costruzione e le rimanenti sono ancora da iniziare.

Le *opere d'arte maggiori* sono due, consistenti in due ponti sul Liri, entrambi in corso di costruzione.

I *muri di sostegno* previsti sono tre, dei quali due già in costruzione.

Le *case cantoniere* proposte sono 11 e le garette 6: si hanno in costruzione quattro delle prime e due delle seconde. Nella stazione di Balsorano non si è ancora dato mano ad alcun lavoro.

Le *gallerie* sono tre, cioè: Marianello, di m. 350, che può ritenersi come ultimata; Artificiale di m. 42.46, in corso di avanzata costruzione; e Rampucci, della lunghezza di m. 575, la quale al 1° del corrente mese presentava il seguente stato di avanzamento: *scavo*, avanzata m. 258; calotta, m. 238; strozzo m. 177; piedritti m. 177; regolamento m. 170; *muratura*: calotta m. 222; piedritti m. 177; arco rovescio m. 170.

><

Le Convenzioni ferroviarie del 1885.

Sappiamo che l'egregio nostro amico ing. comm. Alfredo Cottrau ha testè compiuto uno studio importante sulle Convenzioni ferroviarie del 1885.

Questa memoria, che sarà fra breve pubblicata, consta di due parti. La prima parte è un cenno storico delle nostre ferrovie dal 1839 al 1885; la seconda, più interessante, è l'esame dei risultati pratici ottenuti con le Convenzioni. sia dal punto di vista degli interessi dello Stato, sia da quello delle Società assuntrici e del pubblico.

L'argomento è molto importante per se stesso e pel chiaro autore che l'ha trattato, e non mancheremo di occuparcene, a pubblicazione fatta, certi di far cosa gradita ai lettori.

><

Deliberazioni del Ministero d'Agricoltura e Commercio riguardanti affari ferroviari.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio:

1. Ha annuito alla proposta dell'Amministrazione ferroviaria tendente a consentire che la concessione Miani e Silvestri pel trasporto dei carri ferroviari destinati alla Rumenia sia prorogata di qualche mese oltre la fine dell'anno in corso;

2. Ha consentito alla concessione del prezzo di lire 0.0306 per tonn.-chilom. accordato alle Ditte Papparella e Reh pei trasporti di asfalto destinati alla Germania, via Peri e via Chiasso, compresa, in quest'ultimo caso, anche la linea comune Milano-Chiasso;

3. Ha ammesso, anche per sua parte, che il termine di validità stabilito per la scadenza della concessione accordata alla Società Anonima carbonifera industriale italiana pei suoi trasporti di mattonelle di carbone fossile, sia prorogato a tutto dicembre del corrente anno;

4. Ha consentito che la concessione Strenli e Huku per trasporti di farine da Chiaravalle a Manfredonia e stazioni comprese fra Barletta e Bari venga prorogata per un altro anno a principiare dal 21 giugno u. s. alle stesse condizioni dello scaduto esercizio;

5. Ha annuito alla proroga per tre mesi della concessione Bruno-Turco pei trasporti di calce e di legna da Segni-Paliano a Roma;

6. Ha data la sua approvazione alla proposta tendente a consentire che la Ditta Narni Ronco di Lecco possa effettuare le sue spedizioni di *seta* in colli non superanti i 500 chilogr. da Lecco a Milano, valendosi dei treni accelerati, pagando in corrispettivo una sovratassa del 25 per cento sui prezzi ordinari del trasporto a grande velocità.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'acquisto del seguente materiale:

N. 4 carri tubolari del sistema Goodfellow e Cushmann a 4 assi con serbatoi della capacità ciascuno di m. c. 12.5; N. 5 carri a 2 assi con un serbatoio di m. c. 12.5 di capacità, con freno a vite; N. 10 carri a 2 assi con un serbatoio come sopra, ma senza freno a vite. La spesa preventivata per fornitura del suddetto materiale ammonta in complesso a L. 152,093.75.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, tenuto conto delle riserve, condizioni e suggerimenti di cui nel suo parere, si possa autorizzare la cessione dell'appalto dei lavori di costruzione dei tronchi ferroviari da Ricadi a Sant'Eufemia (linea Eboli-Reggio) fatta dall'Impresa Dos Passos a favore dell'Impresa cav. Ignazio Benelli.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere sui seguenti altri affari:

1. Su di una liquidazione compilata dal R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, nello intento di determinare il debito dello Stato e risolvere le questioni pendenti colla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la incompleta costruzione di un sopra-ponte sul Po a Mezzanacorti, lungo la ferrovia Voghera-Pavia-Cremona-Brescia;

2. Sulla liquidazione e sul collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Bassani per la costruzione del tronco da Argenta a Bastia, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

3. Sulla questione di applicabilità o meno della multa contrattuale a carico dell'Impresa Pietro Valentini, per ritardo nel compimento dei lavori di scogliera nel tronco Fornovo-Ghiare, della linea Parma-Spezia;

4. Su di un atto stipulato coll'Impresa Luigi Medici a transazione delle vertenze riguardanti le deformazioni e le lesioni verificatesi nella galleria di Tercy, facente parte dei lavori dati in appalto all'Impresa medesima per la costruzione del tronco da Chambave ad Aosta, nella strada ferrata da Ivrea ad Aosta.

><

Il Consiglio di Stato ha emesso un nuovo parere sulla controversia esistente fra l'Amministrazione governativa e la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativamente all'attribuzione della spesa pel materiale di armamento impiegato nei raccordi della stazione di Ciampino colle linee Roma-Frascati e Roma-Napoli.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che con le avvertenze, modificazioni ed aggiunte formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e con la prefissione del termine di 24 mesi per la ultimazione dei lavori, si possa approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori occorrenti all'ampliamento parziale della stazione di Asti, in dipendenza dell' innesto nella medesima della nuova ferrovia Genova-Ovada-Asti. La spesa preventivata in progetto ascende a L. 384,542.05, non tenuto conto di L. 90,698.72, rappresentanti il valore del materiale metallico di armamento. Alla spesa stessa sono poi da aggiungere L. 45,000 per maggiori opere riconosciute necessarie dal Consiglio Superiore. Alla esecuzione dei lavori provvederà la Società delle Ferrovie del Mediterraneo colle norme della prima parte dell'articolo 65 del capitolato di esercizio. La Società stessa — a termini dell'art. 8 della convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) — deve concorrere nella spesa premenzionata con una somma fissa di L. 200,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, allo scopo di togliere ogni dubbio circa l'applicazione della tariffa locale n. 217 P. V., ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di modificarne l'intestazione nel modo seguente:

« *Materiali da costruzione ed altre merci* in partenza
» da stazioni del Lago Maggiore (via Arona) in servizio
» cumulativo colla Impresa di navigazione e da stazioni
» del lago di Como (via Como o Lecco) in servizio cumu-
» lativo colla Società Lariana (limitatamente però al per-
» corso colle reti Mediterranea ed Adriatica), oppure in
» partenza dalle stazioni di Arona, Como-Lago, Picco-Tron-
» zano, Maccagno, Luino, Laveno, Mombello, Portovaltra-
» voglia, Ispra, Taino, Augera, Leggiuno-Monvalle, Lecco,
» Sesto Calende, Gravellona Toce, Ornavasso, Guzzago,
» Premosello, Vogogna, Piedimulera, Villadossola e Do-
» modossola, in destinazione di Milano, Pavia, Piacenza
» e Cremona ».

« *Graniti greggi e lavorati, ecc,* ».

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
Servizio diretto Italo-Svizzero.

Col 1° settembre p. v. entrerà in vigore un 5° supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera del 1° agosto 1888, il quale comprende le abbreviazioni delle distanze dipendenti dall'apertura di nuove linee italiane, la nuova tariffa eccezionale svizzera N. 16 P. V. pei trasporti di formaggi sodi in esportazione, nonchè qualche altra variante alla nomenclatura, ecc.

Detto supplemento sarà a suo tempo distribuito alle stazioni interessate della Mediterranea per cura dell'Agenzia Commerciale, nel quantitativo di esemplari necessari per uso d'ufficio e per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0.35 ciascun esemplare.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto esecutivo del tronco Catanzaro-Sala-Settingiano nella linea marina di Catanzaro-Stretto Veraldi e dell'ampliamento della stazione di Catanzaro-Sala;
2. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Ottavi per la costruzione del tronco Vignanego-Ronco della Succursale dei Giovi;
3. Progetto per l'impianto definitivo della fermata di San Giano lungo la linea Gallarate-Laveno;
4. Proposta per la sistemazione dell'arginello a difesa delle sabbie marine fra Cesenatico e Bellario lungo la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;
5. Progetto pei lavori di completamento nel tronco Cesenatico-Rimini nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini;
6. Progetto di completamento della massicciata sul tronco Roma-Montecelio della linea Roma-Solmona;
7. Progetto per la fornitura dei deviatoi per le stazioni di Borgotaro e Guinadi per la fermata d'Ostia lungo la linea Parma-Spezia;
8. Regolamento d'esercizio per la tramvia a vapore Pisa Marina;
9. Progetto di presa d'acqua dal torrente Scrivia per alimentazione sussidiaria del rifornitore della stazione di Ronco nella ferrovia Succursale dei Giovi;
10. Progetto d'un ponte a travata metallica sul torrente San Marco lungo la ferrovia da Castellamare al porto;
11. Progetto di opere di difesa al ponte sulla fiumara di Castrocucco lungo i tronchi Pisciotta-Castrocucco della linea Battipaglia-Castrocucco;
12. Convenzione De Ferrari Galliera per attraversare con condotta elettrica tre viadotti del tronco Genova-Pontedecimo della linea Torino-Genova;
13. Progetto di opere a difesa della ferrovia lungo i tronchi da S. Filippo a Zappulla della linea Messina-Patti-Cerda;
14. Progetto di una scogliera fra i chilom. 31 e 32 della ferrovia Treviso-Belluno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Asti-Acqui-Genova. — Per iniziativa dell'avv. Guido Serra, consigliere provinciale del Mandamento di Mombercelli, il giorno 2 del prossimo settembre avrà luogo un Comizio in Nizza Monferrato allo scopo di fare istanze al Governo perchè l'ultimato tronco AstiAcqui della nuova linea ferroviaria Asti-Nizza-Acqui-Ovada-Genova venga posto in esercizio a cominciare dall'imminente autunno. Parteciperanno a tale adunanza i deputati dei circondari di Asti e di Acqui, i sindaci ed i consiglieri provinciali dei Mandamenti interessati. Si spera che l'intento per cui è promosso il predetto Comizio sarà per essere raggiunto con soddisfazione di tutti.

Ferrovia Succursale dei Giovi. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò il collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Ottavi per la costruzione del tronco Mignanego-Ronco della Succursale dei Giovi.

Ferrovia economica a Genova. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto, presentato dal signor Laviosa, per la costruzione di una ferrovia economica, a scartamento di un metro, da Genova alla Presa di Bargagli, seguendo la vallata del Bisagno e sviluppandosi per la maggior parte della sua lunghezza (km. 10.100 su km. 13.300) sulla sede della strada nazionale Genova-Piacenza.

Ferrovia Bastia-Mondovì. — *Segnali di protezione della stazione di Bastia verso Mondovì e verso Bra.* — Col giorno 29 agosto corr., alle ore 12 merid., verrà attivato nella stazione di Bastia un apparato centrale (sistema Saxby e Farmer) per la manovra degli scambi e segnali all'ingresso verso nord.

I segnali a disco di protezione della stazione di Bastia non subiscono nessuna modificazione in conseguenza dell'attivazione dell'apparato. Si aggiunse soltanto un semaforo a due ali, che servirà a regolare la partenza dei treni e precisamente l'ala superiore comanderà ai treni in partenza per la linea di Mondovì, e l'inferiore per la linea di Bra.

La ferrovia Varese-Robarello e la ferrovia Varese-Campo dei Fiori. — Il Comitato esecutivo della ferrovia Varese-Robarello ha tenuto un'adunanza plenaria il 19 corrente allo scopo di prendere una deliberazione definitiva intorno all'avvenire della Società costituenda per la costruzione e l'esercizio della ferrovia.

Il gerente della Società, dopo aver comunicato ai membri del Comitato l'esito poco soddisfacente della sottoscrizione per la formazione del capitale, il quale, ad onta degli sforzi del Comitato, rimane tuttavia scoperto per una somma, senza la quale sarà impossibile costituire la Società, presentò le pratiche fatte dal Comitato promotore della ferrovia Campo dei Fiori, onde tentare di fondere in una le due Imprese e togliere così un dualismo, che sarebbe fatale ad entrambe.

Il Comitato promotore della Campo dei Fiori ha potuto venire in questo proposito per la transazione fatta alla propria causa col signor I. Brenoz (1), principale oppositore della progettata Società italo-belga.

Il Comitato della ferrovia Varese-Robarello ha preso in seria considerazione questa proposta; tuttavia tenterà ancora di esperire tutte le pratiche per la costituzione della Società varesina. Esaurite queste pratiche, nel periodo di 15 giorni il Comitato, qualunque possa essere l'esito delle stesse, inizierà le trattative col Comitato promotore della Varese Campo dei Fiori, onde portare all'assemblea degli azionisti una proposta concreta.

Le tramvie di Genova a trazione elettrica. — Conformemente al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche il Comitato superiore delle Strade Ferrate ha opinato che possa accordarsi la concessione per l'impianto nella città di Genova di due tramvie a trazione elettrica, sistema Sprague, che verranno esercitate fino al 31 dicembre corrente anno.

Le due linee partono entrambe da piazza Corvetto, una va direttamente a piazza Manin, l'altra, passando per le vie S. Giacomo e Filippo, Serra, Galata, piazza Colombo, vie Colombo ed Edera, mette a Porta Pila, ove è il palazzo della Esposizione.

Tramways Genovesi. — La Deputazione provinciale, a norma del mandato avuto dal Consiglio provinciale, ha stipulato colla Compagnia Generale Francese dei Tramways, concessionaria delle linee tramviarie Genova-Pontede-

(1) Vedi « Notizie italiane » del numero precedente.

cimo e Genova-Pegli, la nuova convenzione riguardante la proroga delle concessioni in corso e il prolungamento della linea da Pegli a Voltri.

Tramvia a cavalli Treviso-Mestre. — In seguito ad iniziativa di alcune stimabilissime persone, fra le quali il conte Bianchini G. B. di Treviso ed il cav. Stuky Giovanni, si ventilò l'idea di un esercizio di tram a cavalli lungo il Ferraglio, da Treviso a Mestre e viceversa, in coincidenza con il tram Mestre-S. Giuliano.

All'uopo si tenne ieri una adunanza al Municipio di Mestre, alla quale, oltre ai preindicati iniziatori, intervennero pure parecchi invitati, e si stabilì la nomina di una Commissione con l'incarico di studiare un progetto, sì dal lato tecnico che finanziario, per l'attuazione di tale iniziativa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di luglio 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di luglio 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Luglio	1891
Passeggieri trasportati	Num.	147,000	144,937
» introito	L.	445,000	447,657.33
Bagagli e cadaveri	Tonn.	530	543
» introito	L.	41,600	40,555.24
Bestiame trasportato	Capi	20,095	3,078
» introito	L.	8,400	19,140.05
Merce trasportata	Tonn.	66,900	54,306
» introito	L.	705,000	545,173.80
Introito complessivo	»	1,200,000	1,052,526.42
» chilometrico	»	4,511.28	3,956.87
Proventi diversi	»	55,000	54,584.21
Introito generale	»	1,225,000	1,107,110.63
Spesa complessiva	»	585,000	586,938.26
» chilometrica	»	2,199.25	2,206 53
Introito netto	»	670,000	520,172.37

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie strategiche Francesi. — *Linea da Albertville a Moutiers.* — I lavori della strada ferrata da Albertville a Moutiers, cominciati da parecchi anni, sono ora molto innanzi. Le rotaie giungono già fin presso di Aigueblanche, al disotto del Grand-Coeur, cioè a 22 chilometri da Albertville e a 6 da Moutiers.

Questa linea ha una grande importanza militare, perchè permetterà di portare rapidamente delle truppe nella Tarantasia e di aiutare prontamente la difesa della valle dell'Alta Isère.

Partendo da Moutiers, che si trova a 27 chilometri da Bourg-Saint-Maurice ai piedi del Piccolo S. Bernardo, la valle si restringe e l'Isère lascia appena lo spazio necessario alla strada ferrata.

Ferrovie Turche Adriatiche. — Leggiamo nel *Sole* di Milano:

« A suo tempo abbiamo riferito il buon avviamento delle pratiche per la costruzione delle linee ferroviarie che la Turchia si propone di aprire dall'interno della Macedonia, ecc., verso l'Adriatico, perchè quelle ferrovie potrebbero essere di discreto interesse commerciale anche per l'Italia.

« Avendo date le prime notizie in proposito, ci pare quasi doveroso continuarle col render noto che il Governo turco non pare molto soddisfatto dell'interessamento che il signor Kaulla metterebbe nel profittare dell'avuta concessione della linea Monastir-Durazzo o Arlona (sull'Adriatico): tant'è che sarebbe stato deciso di invitarlo a dar principio ai lavori secondo gli impegni presi; ritenuto che in caso diverso il Governo entrerà in trattative con altri. Inoltre lo stesso Governo turco vorrebbe pure che fosse costruita la linea di S. Giovanni di Medua-Scutari-Prizzend, concessa anch'essa al signor Kaulla; perciò parrebbe fosse deciso di tentare pratiche con altri, se questo concessionario non si decida a mandar avanti la cosa. Pel Governo turco questa linea ha interesse strategico: ma ben si comprende che non sarà neppur senza interesse commerciale per noi, alla vigilia di istituire una linea di navigazione che unisca fra loro tutti gli scali delle due sponde adriatiche ».

Strade Ferrate Prussiane. — *Risultato dell'esercizio degli anni 1885-1891.* — Dalle statistiche dei risultati delle strade ferrate prussiane negli ultimi sei anni d'esercizio togliamo le seguenti cifre comparative:

Esercizi	Prodotto chilom. netto in franchi	Esercizi	Prodotto chilom. netto in franchi
1885-86	16,676	1888-89	19,772
1886-87	17,669	1889-90	20,387
1887-88	19,219	1890-91	16,860

Dopo uno sviluppo continuo, che portò in cinque anni il reddito del 4 3\|4 p. 0\|0 al 6 1\|4 p. 0\|0, si constata, nell'anno scorso, una diminuzione che porta il reddito al livello di cinque anni fa.

Questa diminuzione di reddito è causata dall'aumento rapido delle spese, come lo mostrano le cifre qui sotto:

Esercizi	Prodotti (migliaia di franchi)	Spese (migliaia di franchi)	Esercizi	Prodotti (migliaia di franchi)	Spese (migliaia di franchi)
1885-86	821,211	469,565	1888-89	978,184	524,207
1886-87	846,983	466,530	1889 90	1,070,048	588,558
1887-88	913,153	483,683	1890-91	1,101,515	685,093

L'aumento delle spese proviene da lavori di manutenzione e di rinnovazione del materiale, i quali erano stati trascurati negli anni precedenti e che sono divenuti indispensabili nel 1890.

La lunghezza totale della rete prussiana era nel 1891 di 24,708 chilometri; il capitale d'impianto ammontava a franchi 7,991,815,000.

I prodotti del traffico dei viaggiatori ammontarono nel 1891 a franchi 285,940,000, e quelli delle merci a franchi 762,559,000.

Treno di lusso tra Parigi e Londra. — Gli azionisti della *London Chatham and Dover Railway*, in una adunanza tenuta ultimamente a Londra, hanno esaminato la questione della soppressione del *Club-Train.*

Il Club-Train è un treno di lusso che dal settembre 1889 fa servizio tra Parigi e Londra. Dipende dalla Società *London Chatham and Dover Railway*, per la parte di tragitto che percorre tra Londra e Calais, e dalla Società francese del Nord per il tragitto tra Calais e Parigi. Il materiale di questo treno, composto di vetture a letto e di un vagone-ristorante, è fornito dalla Società dei Wagons-Lits.

Ogni giorno il treno inglese parte da Londra (Charing-Cross) alle 3 pomeridiane e arriva a Douvres alle 4.50.

Da questo porto, un battello noleggiato dalla Società *L. Ch. and D. Railway*, porta i passeggieri a Calais, di dove ha luogo la partenza a 6.40 del treno francese, che arriva a Parigi, stazione del Nord, alle 10.47.

Inversamente, una partenza del treno di lusso tra Parigi e Calais ha luogo alle 3.15 pom. da Parigi, stazione Nord. La partenza da Calais ha luogo alle 7.20 con un battello speciale, parimenti noleggiato dalla *L. Ch. and D. Railway.* Questo battello trasporta i viaggiatori a Douvres, donde ripartono alle 9 per Londra, ove arrivano alle 10.45.

La Società inglese *L. Ch. and D. Railway* chiede la soppressione di questo treno, basandosi sul fatto che il numero dei viaggiatori che si imbarcano nei suoi battelli tra Douvres e Calais non è sufficiente a coprire le spese dell'impresa.

Notizie Diverse

L'on. Genala e l'acquedotto Puglie. — Il ministro Genala, desideroso di risolvere sollecitamente la lunga questione della derivazione d'acqua dal Sele per l'acquedotto delle Puglie, ha nominato una Commissione di

Ispettori del Genio Civile, composta dei signori commendatori Lanciani, Bernaldi e cav. Campani, con incarico di recarsi a Capo Sele ed esaminare sopra luogo tutte le questioni ancora pendenti relative alla derivazione di acqua.

La Commissione partirà entro pochi giorni e dovrà presentare, nel più breve tempo possibile, la sua relazione al Ministro, cui è dovuta una meritata parola di lode per l'energico provvedimento, che avvia verso la sua soluzione un problema così importante per le Puglie e che da tanti anni si agita.

Stazione marittima di Venezia. — *Allacciamento della stazione marittima colle banchine dei Magazzini Generali e del Punto Franco.* — Quanto prima verrà inaugurato il binario d'allacciamento della stazione marittima di Venezia colle banchine dei Magazzini Generali e del Punto Franco per il canale La Giudecca. Si sta ora montando l'ultima stillata del ponte in ferro che dovrà congiungere la stazione marittima coll'estremità a nord dell'ex Campo di Marte.

Il ponte in ferro è a traliccio, della lunghezza di metri 60 e riposerà, oltre che su due testate in muratura, anche su due stillate intermedie, costituite ciascuna di numero quattro colonne collegate opportunamente.

Il peso totale del ferro che venne impiegato pel ponte è di chilog. 135,000; quello della ghisa è di chilog. 42,000; in totale per 177,000 chilog., ossia 177 tonnellate.

Il ponte ha una passarella da un lato ad uso pedonale, ed offre la singolarità di essere forse il ponte più obliquo alla direzione delle testate che sia stato costrutto fino ai nostri giorni. Esso forma colle stesse un angolo di 36 gradi.

Il lavoro per le costruzioni delle testate e stillate cominciò nell'autunno del 1890, cioè durò circa due anni, in causa delle enormi difficoltà incontrate nelle fondazioni, per le quali si è dovuto battere i pali, in asciutto, colla testa a metri 4.50 sotto la comune marea, cosa che non era mai stata fatta a Venezia, dove le fondazioni dei manufatti, spinte a quella profondità od a profondità maggiori, vennero sempre fatte colla presenza dell'acqua.

L'ingegnere Giuseppe Mino, direttore del lavoro per conto della Società Veneta di Costruzioni, riuscì a vincere ogni difficoltà e fra pochi giorni il ponte riposerà sui suoi appoggi, e nell'anno corrente sarà aperto all'esercizio.

Il commercio veneziano da questo binario d'allacciamento è notevolmente avvantaggiato.

Derivazione di acque pubbliche. — La Commissione incaricata dello studio delle modificazioni che si riconoscono necessarie alla legge per derivazione di acque pubbliche e di cui fu Presidente l'on. comm. Bonfadini, ha compiuto i suoi lavori ed ha rassegnata la relazione con opportune proposte al ministro Genala.

Carbone francese in Italia. — *Importazione in Italia nel primo semestre degli anni 1890, 1891 e 1892.* — Da un prospetto dell'esportazione del carbone francese riassumiamo i seguenti dati riferentisi alla esportazione in Italia nel primo semestre di ciascuno degli anni 1892, 1891 e 1890, e cioè: tonnellate 40,482 nel 1° semestre 1892; tonnellate 52,158 nel 1° semestre 1891; tonnellate 78,661 nel 1° semestre 1890.

Come ben appare la importazione dei carboni francesi in Italia è nel triennio in continua decrescenza.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 28,800 per provvedere all'alimentazione del rifornitore della stazione di Giulianova, nella linea Bologna-Otranto, con acqua della fontana comunale;

L. 22,000 per il completamento del tronco Macerata-San Severino, nella linea da Porto Civitanova ad Albacina;

L. 20,700 per completare la massicciata lungo il tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra Cineto Romano ed Avezzano;

L. 19,000 per l'impianto di apparecchi di manovra centrale, del sistema idrodinamico Bianchi-Servettaz, nelle stazioni da Borgo Panigale, inclusa, a Pistoia, esclusa, nella linea Bologna-Firenze;

L. 2390.48 per la sostituzione del generatore fisso dell'officina di Bologna con altro di maggiore potenza;

L. 1042 per la sistemazione del locale degli scaldapiedi e per altri lavori, in stazione di Chiavenna, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna.

Rete Mediterranea. — L. 25,700 per l'esecuzione dei lavori da eseguirsi per la tettoia del fabbricato viaggiatori in stazione di Luino (linea Novara-Pino) allo scopo di prevenire i danni derivanti dalle nevicate;

L. 13,100 per opere di consolidamento della scarpata a monte della trincea Romanin fra le progressive 8.496.45 e 8570.45;

L. 8100 per l'impianto di una tettoia pel rialzo veicoli nella stazione di Roma Termini;

L. 8000 per il prolungamento di un piano caricatore e di altre opere relative per il servizio di controllo sanitario del bestiame in stazione di Luino;

L. 3100 per la ricostruzione parziale e saltuaria del rivestimento della galleria di Moncalvo, lungo la linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 1250 per l'esecuzione di lavori di consolidamento nella scarpata verso città del piazzale della stazione di Valenza, lungo la linea Alessandria-Arona.

Rete Sicula. — L. 6169.30 per l'impianto di un nuovo piano caricatore del carbone, da costruirsi nella stazione di Siracusa;

Proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di alcuni tratti del muro di cinta a valle della stazione di Aragona-Caldare nella linea Palermo-Porto Empedocle.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Papa ing. Francesco di Sarzana l'appalto dei lavori di sistemazione della frana a monte nella stazione di Spezia. Importo approssimativo d'appalto L. 70,000, col ribasso del 24.15 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Marsano Francesco di Reggio Calabria l'appalto dei lavori per l'impianto della fermata di Reggio Calabria (città). Importo presunto L. 71,000, col ribasso del 18.55 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 19 corrente). — Fratelli Botti, di Rocca di Papa, per la fornitura di 10,000 passoni di collegamento, di 26,000 intermedi e di 46,000 filagne per staccionate di chiusura;

Grano Giuseppe, di Taranto, per la sistemazione del torrente Sponiti, fra le stazioni di Salandra e di Grottole-Ferrandina;

Officine nazionali di Savigliano, per il rinforzo e la sistemazione della impalcatura del ponticello sul rio Vittarella sulla Savona-Bra;

Verga Angelo, di Como, per il restauro e il rivestimento di 30 metri della galleria di Monte Olimpino sulla Milano-Chiasso.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Teramo (29 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ristauro alla strada provinciale Teramo-Ascoli. Imp. L. 11,629.76. Cauzione L. 500; e alla strada provinciale Teramo-Penne. Importo L. 15,700. Cauzione L. 750.

Amministrazione Provinciale di Roma (30 agosto, ore 11 ant., unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la deviazione di un tratto della strada Casilina, tronco II, fra la casa cantoniera e l'osteria Bianca (metri 1325.93). Importo L. 26,913.84. Cauzione L. 600.

Deputazione Provinciale di Torino (1° settembre, ore 9 ant., definitivo). — Appalto della costruzione di un ponte in legname per l'attraversamento del Lys nell'abitato di Gressoney. Importo L. 13,924.81. Cauz. provv. L. 750. Cauz. def. L. 1500.

Prefettura di Ravenna (6 settembre, ore 1 pom., unico definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale alle botte Rossetti e Ragone a destra e al froldo Chiaramonti, a sinistra del fiume Montone (metri 779). Imp. L. 23,535. Cauz. L. 1500.

Municipio di Genova (6 settembre, ore 2 pom., unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo Manicomio provinciale in Quarto al mare. Importo L. 1,500,000. Cauzione provvisoria L. 30,000. Cauzione definitiva L. 60,000. Lavori compiuti in 20 mesi.

Municipio di Torre Santa Susanna — Brindisi — (7 settembre, ore 8 ant., definitivo. — Appalto dei lavori di costruzione della **strada obbligatoria** Torre S. Pancrazio, ecc. Importo ridotto lire 61,740 (V. n. 31).

Prefettura di Cremona (7 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di due tratte della difesa al froldo di Spinadesco in Comune omonimo a sinistra di Po. Importo L. 88,250. Cauzione provvisoria L. 4500. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di La Loggia — Torino — (9 settembre, ore 10 ant, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso Asilo infantile. Importo ridotto L. 37,491.75 (V. n. 29 e 33).

Municipio di Genova (21 settembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria del civico acquedotto. Importo annuo L. 20,000. Cauzione L. 6000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Torpedini — Napoli — (30 agosto, ore 2 1|2 pom., 2ª asta per diserzione 1° incanto). — Fornitura di **ottone** in fogli, lastre, filo, chiodi, ecc. Importo L. 10,500. Fatali 13 settembre, ore 12 merid.

Direzione d'Artiglieria — Spezia — (3 settembre, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **ottone** in fogli, lastre, filo, chiodi, ecc. Importo ridotto L. 32,760 (V. n. 33).

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (13 settembre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di **metalli diversi** per l'esercizio 1892-93. Importo L. 59,012.65. Cauzione L. 5900.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Cesare Pegna e Figli, Firenze: Ferraccio in pani, L. 26,561.10;

C. e T. T. Pattison, Napoli: Montamento a bordo d'un pontone a scafo di ferro, L. 31,700;

Giovanni Garassino, Torino: 70 accumulatori elettrici, L. 5600;

Fassina Attilio, Castelcucco d'Asolo: Mq. 300 feltro secco di lana, L. 1500;

Charles Turner e Son, Londra: Chilogr. 8000 di minio in polvere, L. 3155.70;

Antonio Masera, Torino: 26 martinetti a vite, L. 3156;

Hauthorn Guppy, Napoli: 2 arganetti, L. 5100;

Id., id.: Trasformazione di 4 pompe, L. 4480;

Id., id.: 2 arganetti, L. 5000;

Turco Vincenzo, Napoli: Carbone di legno quercia e castagno; L. 3406.65;

Angelo Baffico, Spezia: Legnami diversi, L. 26,173.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Agosto 20	Agosto 27
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 672	659
»	»	Mediterranee	» 538	530
»	»	Sicule	» 610	614
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 300	300
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 544.50	547
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 281	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	315
»	»	» 2ª emiss.	» 298.50	298.50
»	»	Centrale Toscana	» 483.50	483.50
»	»	Mediterranee 4 0|0	» 441.50	442.50
»	»	Meridionali	» 307	307
»	»	Sarde, serie *A.*	» 307.50	308
»	»	» serie *B.*	» 302.50	303
»	»	» 1879	» 300.50	300.50
»	»	Pontebba	» 452.50	452.50
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 320.50	321.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103.75	103.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Agosto 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4191**	**4153**	+ **38**	**9'7**	**661**	+ **246**
Media	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Viaggiatori	1,658,099 35	1,553,158 92	+ 104,945 43	68,349 31	118,162 04	— 49,812 73
Bagagli e cani	57,103 80	55,475 48	+ 1,628 32	1,328 43	3 334 53	— 2,006 10
Merci a G.V. e P.V. acc.	271,389 27	269,931 54	+ 1,457 73	7,687 27	16,863 55	— 9,176 28
Merci a P. V.	1,370,085 25	1,382,408 70	— 12,323 45	53,651 60	121,844 51	— 68,192 91
TOTALE	3,356,677 67	3,260,969 64	+ 95,708 03	131,016 61	260,204 63	— 129,188 02
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Agosto 1892.*						
Viaggiatori	7,122,666 29	6,983,893 15	+ 138,773 14	258,942 21	493,175 24	— 234,233 00
Bagagli e cani	299,340 75	289,129 01	+ 10,211 74	7,626 03	17,390 19	— 9,764 16
Mercia G. V. e P.V. acc.	1,382,277 86	1,423,623 41	— 41,345 55	43,819 93	85,970 91	— 42,150 98
Merci a P. V.	7,474,272 43	6,778,610 17	+ 695,662 26	278,075 07	581,550 44	— 303,475 37
TOTALE	16,278,557 33	15,475,255 74	+ 803,301 59	588,463 27	1,178,086 78	— 589,623 51
Prodotto per chilometro						
della decade	800 93	785 21	+ 15 72	144 45	393 65	— 249 20
riassuntivo	3,884 17	3,726 28	+ 157 89	648 80	1,782 28	— 1,133 48

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 22ª Decade — dal 1° al 10 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.143.365 70	48.289 75	302.381 25	1.275.138 17	14.385 48	2.783.560 35	4.226 00
1891	1.241.537 78	50.398 74	318.768 11	1.195.475 07	14.171 24	2.820.350 94	4.204 00
Differenze nel 1892	— 98.172 08	— 2.108 99	— 16.386 86	+ 79.663 10	+ 214 24	— 36.790 59	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	20.488.528 76	1.005.727 72	6.345.395 50	27.456.689 24	300.683 33	55.297.024 55	4.226 00
1891	21.615.014 12	1.004.441 42	6.502.568 61	27.042.935 61	298.707 69	56.463.667 45	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.126.485 36	+ 1.286 30	— 157.173 11	+ 413.753 63	+ 1,975 64	— 866.642 90	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	91.466 30	2.512 25	17.696 85	87.158 25	1.204 20	200.037 85	1.115 33
1891	87.082 40	2.392 05	16.474 80	84.975 80	1.103 55	192.028 60	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 4.383 90	+ 120 20	+ 1,222 05	+ 2.182 45	+ 100 65	+ 8.009 25	+ 97 82
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.235.839 90	29.265 28	368.552 92	1.863.214 85	29.037 50	3.525.910 45	1.001 35
1891	1.282.908 64	30.864 04	372.716 32	1.903.135 41	31.669 80	3.621.294 21	996 01
Differenze nel 1892	— 47.068 74	— 1.598 76	— 4.163 40	— 39.920 56	— 2.632 30	— 95.383 76	+ 5 34

Il 1° Agosto aperto il tronco Rapolla Lavello-Gioja del Colle di Chilom. 116.786.
Il 10 Agosto aperto il tronco Rocchetta Melfi-Rionero di Chilom. 25.424.

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	558 59	576 92	— 18 33
riassuntivo	11.310 31	11.554 78	— 244 47

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

4ª Decade — Dal 1° al 10 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	98,710 00	1,739 00	13,296 00	111,020 00	738 00	225,503 00	609 00	370 00	1892 . . . L. 225,503 00
1891	93,304 00	1,802 00	14,206 00	111,017 00	1,468 00	221,797 00	609 00	364 00	1890 . . . » 230,374 00
Differenza nel 1892	+ 5,406 00	— 63 00	— 910 00	+ 3 00	— 730 00	+ 3,706 00	»	+ 6 00	*Differ.* in {+ — 4,871 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1892					
1892	414,890 00	8,216 00	53,992 00	395,148 00	5,029 00	877,278 00	609 00	1,441 00	1892 . . . L. 877,278 00
1891	400,699 00	7,633 00	54,282 00	386,313 00	4,981 00	853,908 00	609 00	1,402 00	1890 . . . » 873,764 00
Differenza nel 1892	+ 14,191 00	+ 586 00	— 290 00	+ 8,835 00	+ 48 00	+ 23,370 00	»	+ 39 00	*Differ.* in {+ — 3,514 00
				RETE COMPLEMENTARE					
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	22,881 00	123 00	1,936 00	4,671 00	53 00	29,664 00	245 00	121 00	1892 . . . L. 29,664 00
1891	15,261 00	149 00	1,092 00	3,840 00	17 00	20,359 00	178 00	114 00	1890 . . . » 16,762 00
Differenza nel 1892	+ 7,620 00	— 26 00	+ 844 00	+ 831 00	+ 36 00	+ 9,305 00	+ 67 00	+ 7 00	*Differ.* in {+ — 12,902 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1892					
1892	80,332 00	656 00	5,488 00	19,094 00	135 00	105,705 00	217 00	487 00	1892 . . . L. 105,705 00
1891	65,714 00	606 00	4,086 00	15,963 00	72 00	86.471 00	142 00	608 00	1890 . . . » 63,586 00
Differenza nel 1892	+ 14,588 00	+ 50 00	+ 1,402 00	+ 3,131 00	+ 63 00	+ 19,234 00	+ 75 00	— 121 00	*Differ.* in {+ — 42,119 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,127.55	13,653.95	1,260.55	1,891.45	3,265.10	5,318 25	6,815.50	4,825.30	1,322.75	4,718.25	3,721.70	1,001.40
Bagagli e Cani	97.45	294.00	41.65	20.05	41.25	12.05	70.05	51.65	37.40	56.30	51.15	7.10
Merci a G. V. e P. V. Accel.	591.25	3,271.90	207.10	137.40	365.15	71.50	159.55	381.45	321.25	615.30	507.15	41.10
Merci a P. V.	4,265.70	4,725.60	1,311.25	2,260.90	1,090.95	41.10	642.45	1,911.40	1,148.50	3,210.75	1,781.65	394.90
Totali	9,081.95	21,945.45	2,820.55	4,309.80	4,762.45	5,442.90	7,687.55	7,169.80	2,829.90	8,600.60	6,061.65	1,444.50

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	298 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1.2 cl.
	(**)	Via Folkestone	(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.		11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
	Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 58 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 48 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1.2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	8 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 58 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 28 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 46 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente*.
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem*.
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere*.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem*.
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem*.
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem*.
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio*.

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, *ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » e diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 364
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic , ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc , prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . .
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*. *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcìume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangart*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martiau*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanissetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anacleria 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Abaslerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mouice . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Leguazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conoegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163

Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 6070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoie e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 300
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860

Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia (B) 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omegeneo per carbone di 19 tonnellate caduna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 3 Settembre 1892. NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL CONTE GIULIO BELINZAGHI

Il Conte Giulio Belinzaghi, Sindaco di Milano e Presidente della Società Mediterranea, è morto a Cernobbio sul Lago di Como, la sera del 28 agosto.

La sua perdita destò un universale rammarico, non solo nei suoi concittadini che l'ebbero a Sindaco per quasi 20 anni e nel personale ferroviario che da lui dipendeva, ma altresì a Corte dove il Re ebbe a dimostrargli più volte la sua benevolenza, nelle sfere governative dov'erano assai apprezzate le qualità da lui dimostrate come Senatore e Sindaco, nel ceto bancario e commerciale dove contava numerosi amici ed ammiratori, ed infine in quanti ebbero l'occasione di avvicinarlo.

Giulio Belinzaghi, nato a Milano il 17 ottobre 1818 da una famiglia di onesti e modesti negozianti, privo affatto di beni di fortuna, compiuto il corso classico attraverso a grandi difficoltà, entrò come commesso nella Banca A. Pettinati e C., dove la sua costanza al lavoro, il suo speciale intuito degli affari, la sua giustezza di vedute lo misero ben presto in evidenza e gli attirarono la fiducia dei suoi principali che lo nominarono dapprima loro procuratore ed in seguito, quando impensieriti dalla piega che prendeva al 1848 la rivoluzione, vollero ritirarsi dal commercio bancario, affidarono a lui la liquidazione. Il Belinzaghi disimpegnò così bene l'incarico, che si cattivò la simpatia degli uomini d'affari e potè nel 1849 aprire e fare in seguito prosperare una propria Banca. Fu quello il primo passo verso la fortuna che poi gli fu sempre costante e gli permise di costituire un vistoso patrimonio e di raggiungere una così alta posizione.

La stima che egli si era acquistata nel ceto commerciale lo portò alla Presidenza della Camera di Commercio, nel 1863, ed al posto di Consigliere della Banca Nazionale. Nel 1867 fu eletto Deputato del Collegio di Pizzighettone; ma egli rassegnò ben presto il mandato, essendo stato nominato Sindaco di Milano, carica nella quale acquistò tanta popolarità.

Tutta la popolazione milanese lo conosceva di vista, si compiaceva di vederlo, lo designava famigliarmente sotto il nome di *el sur Giuli*. La sua bontà, la sua arguzia pronta e felice, la sua affabilità verso qualunque classe di persone e più che tutto il rispecchiare egli il vero tipo ambrosiano, gli avevano conquistato tutti gli animi, e fanno ora rassomigliare ad un lutto domestico il rimpianto che lascia fra i suoi concittadini.

Il suo buon senso, il suo spirito pratico, la sua cura di mantenere per quanto possibile la politica estranea alle amministrazioni, di tenersi all'infuori dei partiti, fecero di lui il sindaco modello, e gli permisero di presiedere alle cure comunali col consenso e col plauso di tutta la cittadinanza per 15 anni non interrotti, dal 1867 al 1882; nel quale periodo Milano proseguì la sua trasformazione edilizia, la sua espansione commerciale ed industriale, sistemò le sue finanze, iniziò la più estesa rete di tramvie urbane che si abbia in Italia.

Nel 1875 Milano ospitava il vecchio Imperatore Guglielmo ed in quella circostanza il Belinzaghi, già Senatore da tre anni, venne fatto Conte, titolo ben meritato per i servizi da lui resi.

Nel 1881 egli fu l'anima dell'Esposizione Nazionale tenutasi a Milano e che ebbe così completo successo, e rappresentò degnamente, in quella circostanza, la sua città.

Nel 1884 dovette dimettersi da Sindaco ma ebbe la sua rivincita nel 1889 quando due partiti cozzanti nel nuovo Consiglio Comunale, a lui si volsero come all'unico pacificatore possibile e lo indussero a sobbarcarsi a quel peso non lieve, acquistandosi così nuovi titoli alla riconoscenza de' suoi concittadini, con la sua amministrazione saggia e conciliante.

Nel campo ferroviario si esplicò pure la grande attività e l'intelligenza del Conte Belinzaghi. Nel 1856 prese parte attiva alla costituzione della Società delle Ferrovie Lombarde, che la Casa Rothschild, di cui egli era uno dei primi corrispondenti, ed altre principali Ditte bancarie rilevarono dal Governo Austriaco; prima ancora del 1859, insieme con Caccianino, Conti e Bavier, iniziò le pratiche per la costruzione della ferrovia dal confine sardo a Piacenza. In seguito, nel 1864, quando si fondò la Società delle Ferrovie Meridionali, egli fu nominato membro del Consiglio d'Am-

ministrazione e ne fu il banchiere a Milano, che era il mercato principale per la negoziazione dei titoli di quella Società.

Ma dove maggiormente si manifestò la sua azione fu nel 1884 quando si studiarono le Convenzioni ferroviarie, che il Ministro Genala, per la sua costanza e la sua energia, riuscì a condurre in porto l'anno successivo.

Egli vi ebbe grandissima parte, essendo stato il centro attorno a cui si raccolse quel gruppo di banchieri e capitalisti che costituirono poi la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, e che lo vollero a loro Presidente; carica che egli, riluttante, si indusse infine ad accettare, dopo essersi dimesso da Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali. Egli occupò quell'alta posizione fino al giorno della sua morte, cioè per più di sette anni, durante i quali vi dedicò il suo ingegno pratico e la sua infaticabile operosità.

Con Giulio Belinzaghi è scomparso un lavoratore onesto ed intelligente, che sapeva unire ai modi di gentiluomo i sentimenti di un vero democratico, un uomo dalla mente serena, dall'ingegno pratico, che comprese i bisogni nuovi e seppe adattarvisi. Milano perde in lui un cittadino benemerito, la Mediterranea il suo Presidente operoso e sagace. Egli lascia dietro di sè un universale rammarico ed è questa la più bella attestazione di stima e di affetto che potesse ottenere. Che questa valga a lenire il dolore della sua perdita per la desolata famiglia, alla quale noi pure inviamo una parola di simpatia e di conforto.

LA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
PER LA MORTE DEL SUO PRESIDENTE.

Appena saputa la notizia della morte del Conte GIULIO BELINZAGHI, Presidente del Consiglio d'Amministrazione, la Direzione Generale inviava il seguente telegramma al di lui figlio Conte Decio:

« Profondamente addolorato per la perdita dell'illustre di » lei padre, nostro benemerito Presidente, invio, a nome » di quest'Amministrazione, più sentite condoglianze ed » espressioni gratitudine alla memoria di chi, fin dall'ori- » gine della Società, le portò largo tributo della sua alta » intelligenza e del suo costante affetto ».

« MASSA »;

il quale rispondeva tosto in questi termini:

« Profondamente commosso ringrazio lei e Consiglio d'Am- » ministrazione codesta Società per le affettuose espressioni » di condoglianza indirizzatemi con suo telegramma, assi- » curando che mi tornano di grandissimo conforto nella » dolorosa circostanza ».

Informava del luttuoso avvenimento le Amministrazioni governative, le Amministrazioni ferroviarie, gli Amministratori ed i Capi-Servizio della Società.

Il Ministro Genala da Roma telegrafava:

« Mi addolora la morte del Senatore Belinzaghi che a sè » stesso deve di essersi levato ad alti ed onorevoli uffici » nei quali spese l'ingegno in vantaggio dell'Italia e della « sua città ».

Molti altri telegrammi sono pervenuti alla Direzione Generale, contenenti espressioni di sincero rimpianto per la perdita fatta dalla Società, fra i quali quelli del Sotto-Segretario di Stato comm. generale Sani; del R. Ispettore Generale comm. Meana; del comm. Borgnini; del Municipio di Torino; degli Amministratori della Società, impossibilitati a recarsi a Milano per rendere l'estremo onore all'amato Presidente; ed infine una lettera con cui il commendatore Brambilla, Vice-Presidente dell'Adriatica comunicava due telegrammi di condoglianza trasmessigli dal Conte Bastogi e dalla Direzione Generale di quella Società.

Il giorno 30, alle ore 2 pom., si riuniva il Consiglio d'Amministrazione. Il seggio Presidenziale era ornato a lutto e vi era deposta una corona d'alloro abbrunata.

Mancava il Vice-Presidente anziano comm. Allievi, il quale, abbandonato Pietroburgo, dove rappresentava la Società al Congresso ferroviario internazionale, appena ricevuta la luttuosa notizia, era tuttora in viaggio.

Presiedeva il Vice-Presidente comm. Pariani, il quale aperse la seduta colle seguenti parole:

« Adempio al triste ufficio di annunciare al Consiglio la morte del nostro amatissimo Presidente Conte Belinzaghi.

« Non mi occorre spendere parole per farne l'elogio: il nostro Presidente è troppo presente nella memoria, anzi nel cuore di tutti.

« La sua biografia si riassume nei due dati estremi: partito da modestissimi principii, per esclusivo merito proprio giunse ai più alti gradi della gerarchia sociale e ne fu universalmente riconosciuto degnissimo.

« Le sue benemerenze verso la nostra Società cominciano dalla sua creazione, continuando senza interruzione sino all'ultimo giorno di sua vita, anche durante la lunga malattia che terminò così fatalmente.

« La nostra gratitudine resterà eterna. Io propongo che, senza pregiudizio di quelle altre dimostrazioni che potranno venir suggerite dai singoli Consiglieri, intanto si deliberi: di tener ornato a lutto per tre mesi il seggio presidenziale; che l'effigie dell'illustre estinto resti, a perenne ricordo, esposta nella sala dell'Amministrazione; di partecipare con telegramma alla famiglia le deliberazioni succitate; di dare alla stessa comunicazione di tutti i telegrammi pervenuti in questa dolorosa circostanza; di sciogliere l'adunanza in segno di lutto ».

Il Direttore Generale, comm. Massa, ricordò egli pure con affetto le virtù dell'estinto e l'opera sua benemerita a favore della Società, che presiedette fin dal suo inizio, e si associava alle proposte fatte par onorarne la memoria. Dava poscia lettura dei numerosi telegrammi di condoglianza pervenuti.

Informava quindi il Consiglio che in quel giorno si facevano i funerali religiosi a Cernobbio, esponendo le disposizioni impartite perchè la Società vi fosse rappresentata, e come giovedì si sarebbero rese solenni onoranze in Milano al compianto Presidente, esprimendo il suo parere sul modo col quale la Società avrebbe potuto prendervi parte.

Il Consiglio approvava all'unanimità le proposte fatte dal comm. Pariani e dal comm. Massa, e deliberava di recarsi in corpo alla stazione, giovedì mattina, per ricevere il feretro ed accompagnarlo al Municipio e di là al Cimitero.

Dopo di ciò, rimandando la trattazione degli affari ad altra seduta, venne sciolta l'adunanza in segno di lutto, dopo aver spedito il seguente telegramma al figlio dell'illustre estinto:

« Cernobbio

« Conte Decio Belinzaghi,

« Consiglio d'Amministrazione Società Strade Ferrate Me- » diterraneo, oggi riunito, profondamente addolorato per » irreparabile perdita suo illustre Presidente ricordandone » grandi benemerenze, alti meriti, esprime suo più vivo e » sentito cordoglio. Delibera unanime che seggio presiden- » ziale sia abbrunato per tre mesi e che effigie illustre » estinto resti esposta a perenne memoria nella sala del » Consiglio. Dopo di ciò rimandando ogni affare ad altra » riunione, la seduta viene immediatamente sciolta in segno » di lutto.

« *Firmato:* PARIANI
« Vice-Presidente ».

IMPRESSIONI A MILANO.

Quantunque attesa la notizia della morte del conte Giulio Belinzaghi, destò profonda impressione a Milano. In galleria V. E. ed in tutti i pubblici ritrovi essa veniva commentata, formando l'oggetto dei discorsi della serata.

Lunedì mattina alle ore 7 e mezza venne issata la bandiera a mezz'asta in Palazzo Marino e sugli altri edifici comunali.

A palazzo Litta, sede della Mediterranea, venne socchiuso il portone ed issata la bandiera abbrunata. Come pure alla sede della Banca Nazionale, ecc.

Moltissimi telegrammi furono inviati a Cernobbio al figlio conte Decio Belinzaghi. S. M. il Re fece telegrafare i sensi del suo cordoglio in questi termini:

« *Conte Decio Belinzaghi* — Cernobbio.

« Partecipata la dolorosa perdita dell'illustre suo genitore, S. M. il Re, afflitto per la grande sciagura che colpisce lei nei sentimenti più cari e Milano, cui per tanti anni suo padre consacrò intelletto ed operosità, mi incarica farle conoscere la viva parte che egli prende a tanto lutto.

« *Generale* PALLAVICINI ».

Il conte Decio, a nome della famiglia, rispose:

« *S. E. generale Pallavicini, primo aiutante di campo di S. M.* Livorno.

« Profondamente commosso e riconoscente dell'atto di alta benevolenza col quale S. M. il Re volle onorare la memoria del mio povero padre e la mia famiglia, prego l'E. V. voler presentare alla Maestà Sua i più vivi e devoti miei ringraziamenti.

« *Conte* DECIO BELINZAGHI ».

FUNERALI A CERNOBBIO,

Mercoledì, 31 agosto, ebbero luogo a Cernobbio i funerali religiosi, imponentissimi per le numerosissime rappresentanze e pel concorso della popolazione e della colonia villeggiante. Il carro funebre, tirato da quattro cavalli, scompariva sotto sei corone, due delle quali delle città di Milano e di Como, le altre erano offerte dal Comune di Cernobbio, dalla Mediterranea e dalla Banca Generale e dalla ferrovia Cremona-Mantova.

Immediatamente dietro il carro, procedevano a capo scoperto il figlio conte Decio ed i nipoti dott. Degli Occhi, Calvi e Locatelli.

Ai cordoni erano: il duca Visconti di Modrone, il Prefetto di Como, il Sindaco di Cernobbio, il comm. Ratti, vice-direttore della Società della ferrovia Mediterranea, il conte Belgioioso, assessore municipale di Milano, ed il comm. Parodi.

Il carro era circondato dai vigili di Como e da molti domestici in livrea, con torcie.

Il seguito era imponente per numero e qualità delle persone. Notavansi i senatori Trotti, Brambilla, Greppi, ex-ambasciatore, e Scalini, che col duca Visconti di Modrone rappresentavano il Senato; i deputati Colombo, Carcano, Bertolotti e conte Arnaboldi e molte altre notabilità.

La Società Mediterranea era inoltre rappresentata dal capo-divisione, ing. Colombo, e dal alcuni impiegati ed agenti in uniforme. Il comm. Massa ed i Consiglieri d'Amministrazione non poterono assistere, perchè trattenuti alla seduta.

FUNERALI A MILANO.

Solenni riuscirono le onoranze funebri fatte giovedì a Milano. Il corteo imponentissimo si formò alla stazione, percorse le vie Principe Umberto e Alessandro Manzoni e si fermò in piazza della Scala.

Qui il feretro fu portato al Palazzo Marino nel palco eretto nella sala del Consiglio, ove furono pronunciati discorsi commemorativi dall'assessore Fano, dal senatore Tullo Massarani, dal deputato Colombo e dal prefetto Codronchi.

Poscia il corteo, formatosi nell'egual ordine di prima, si diresse al Cimitero Monumentale.

Ai cordoni del carro funebre, che era fiancheggiato dagli assessori municipali, Fano, Castelbarco, Carones, Corbetta, Belgiojoso, Della Porta, Vigoni, Gabba e dal segretario generale cav. Tagliabò, stavano i rappresentanti della Prefettura per il Governo, del Senato, della Camera, dell'Autorità militare, il Presidente della Corte d'Appello, il Direttore della Banca Nazionale, il comm. Pariani per la Mediterranea ed il rappresentante della città di Roma.

La ferrovia del Mediterraneo era largamente rappresentata. Vi era il Consiglio d'Amministrazione in corpo, il Direttore generale e Vice-Direttore generale signori comm. Massa e Ratti, tutti i Direttori e Capi Servizio presenti a Milano. Erano inoltre venuti da Napoli il signor comm. Di Kossuth Direttore dell'Esercizio del 2° Compartimento; da Roma il signor comm. Oliva Direttore delle Costruzioni; da Torino il signor comm. Frescot Direttore del Materiale e comm. Cometti Capo Servizio della Trazione del 1° Compartimento. Dei Capi Servizio mancavano solo quelli trattenuti a Pietroburgo dal Congresso ferroviario. Vi era poi uno stuolo nomeroso di funzionari ed impiegati e di agenti in uniforme.

Al Cimitero presero la parola l'avv. Gorla Presidente della Deputazione provinciale, il comm. Grillo Direttore della Banca Nazionale ed il comm. Antonio Pariani Vice-Presidente del Consiglio d'amministrazione della Mediterranea, il quale commemorò l'illustre estinto con queste parole:

« *Signori!* La Società Mediterranea perde nel conte Belinzaghi uno dei principali suoi fondatori, il suo venerato Presidente.

« In nome dei Colleghi addolorati di tanta perdita; in nome del personale ferroviario che altamente ne apprezzava la paterna virtù, io porto qui l'estremo riverente saluto.

« Quella di Giulio Belinzaghi fu tutta un'esistenza di onesto ed intelligente lavoro, proficuo a sè ed ai suoi concittadini.

« Maestro nelle discipline bancarie e commerciali; Consigliere autorevolissimo in tante Aziende dove la sua parola, sobria ed efficace, ispirata dalla sicurezza del criterio infallibile, dalla maturità del senno e dalla provata esperienza, era sempre ascoltata e seguita; magistrato, cittadino gradito ed accetto a tutti senza distinzione di parte; egli lascia dietro di sè una gloriosa traccia ed una larga invidiabile, eredità di affetti. E si ebbe in premio l'amicizia di molti, il rispetto e la fiducia generale; i più alti onori e finalmente le lagrime di una intiera popolazione che in lui aveva trovata l'espressione delle sue più belle qualità.

« *Signori!* Il più bell'elogio del conte Belinzaghi sta nell'unanime rimpianto e nel dolore universale che circondano la sua bara.

« In questo rimpianto ed in questo dolore si confondono i sentimenti di noi tutti, senza che alcuna nota discordante venga a turbare la insolita armonia.

« La memoria del conte Belinzaghi resterà memorabile esempio di quanto possa la operosità costante congiunta ad una mente acuta ed al desiderio vivissimo del pubblico bene.

« Io auguro a Milano ed all'Italia molti uomini che gli rassomiglino ».

IL CONGRESSO FERROVIARIO INTERNAZIONALE A PIETROBURGO

L'annunciato Congresso internazionale ferroviario di Pietroburgo, si è inaugurato il 20 corrente, ed ha dato subito principio ai suoi lavori.

L'apertura non è riuscita così brillante come si poteva sperare. Il colèra che serpeggia in Russia ha tenuto lontani molti, tantochè nel giorno inaugurale, nel vasto salone dell'*Assemblea della Nobiltà*, sede del Congresso, capace di 2000 persone, non vi erano che 300 Delegati, mentre avrebbero dovuto essere circa 500, fra cui 130 stranieri, e di questi 70 sono francesi.

Lo scarso numero dei Congressisti stranieri ha forzato i russi ad accrescere quello dei loro Delegati per riempire i vuoti, dimodochè, nelle sezioni, la prevalenza è sempre dei russi e dei francesi. Ne succede che le proposte formulate dalle Società francesi — le quali si sono fra loro tutte accordate in determinate questioni, e specialmente su quelle concernenti i rapporti con lo Stato e la determinazione dell'azione del Governo — sono subito appoggiate dai russi e riescono ad esser votate.

E così pure dicasi delle proposte fatte dai Delegati russi.

Nè lo Czar, nè alcun membro della famiglia Imperiale, nè alcun gran personaggio della Corte e dell'esercito è intervenuto alla cerimonia dell'inaugurazione. Di personaggi dell'Amministrazione pubblica non v'erano che il signor Witte, gerente il Ministero dei Lavori Pubblici, ed il generale Wahl,

Prefetto di polizia, i quali, per le loro stesse attribuzioni, necessariamente dovevano intervenire.

Il Ministro Witte pronunciò un applaudito discorso nel quale disse che la scelta di Pietroburgo a sede di questa sezione del Congresso internazionale ferroviario riescì molto gradita all'Imperatore che l'approvò; aggiunse che si farà di tutto perchè il soggiorno a Pietroburgo sia piacevole ad una così eletta schiera di persone, e ricordò ai signori Delegati l'importanza della loro missione, essendo oramai le ferrovie il mezzo più potente della civiltà.

Espose brevemente la storia dei primi impianti delle ferrovie russe, rilevando come quelle costrutte per iniziativa privata abbiano sempre avuto il sussidio dello Stato, essendo l'Imperatore sempre munificente protettore di ogni iniziativa di questo genere.

Terminò augurandosi che i non lievi progressi ferroviari della Russia avrebbero presentato qualche argomento di studio per i Congressisti e nella speranza che questa sessione riesca solenne come le precedenti, dichiarò aperta la quarta sessione del Congresso internazionale ferroviario.

Il signor Belpaire, Presidente della Commissione internazionale del Congresso, rispose ringraziando a nome di tutti i Congressisti per la splendida accoglienza avuta.

Prese in seguito la parola il signor Picard, Vice-Presidente della Commissione internazionale. Egli disse: « che come Delegato del Governo Francese ed antico Presidente della sessione del 1889, aveva l'onore di ringraziare tutti quelli che dalla Russia in quell'anno risposero all'invito della Francia, e sperava che più numerosi ancora sarebbero tornati nel 1900, quando la Francia si propone di celebrare il XIX secolo che dispare nell'eternità, e salutare nel tempo stesso l'alba di quello novello ».

Accennò ai progressi ferroviari della Russia ed ebbe parole di vivo encomio per coloro che hanno saputo costruire ferrovie che sono la meraviglia del mondo, congiungere la estremità orientale dell'Asia coll'Europa, vincere ostacoli, fare progressi i quali dicono che la Russia non ha più nulla da imparare dai suoi vicini dell'Ovest.

Dopo i Congressisti procedettero all'elezione del Presidente che, dietro proposta del signor Belpaire, riescì il generale Petroff. Vennero eletti Vice-Presidenti: Belpaire, Picard, e Brioschi. Segretario: Laveleye.

Il generale Petroff ringraziò l'Assemblea della fiducia accordatagli e brevemente tracciò lo stato generale delle linee ferroviarie russe in esercizio. Rilevando come proporzionalmente ai chilometri di estensione di territorio la Russia sia ben lungi dal poter competere colle altre nazioni per la rete ferroviaria, disse trovarsi la Russia in condizioni affatto speciali, costretta a lottare contro mille difficoltà, colla neve, colla bufera, coi ghiacci, col deserto, coll'Ural e col Caucaso.

La seduta si chiuse dopo che si era proceduto alla elezione dei Presidenti delle cinque Sezioni, nelle quali si è diviso il Congresso.

Furono eletti:

1ª Sezione. — *Linee e lavori.*
Presidente: signor Hohenegger (Austria).
Segretario: » Belelubsky (Russia).

2ª Sezione. — *Trazione e materiale.*
Presidente: signor Autochine (Russia).
Segretario: » Hubert (Belgio).

3ª Sezione. — *Esercizio.*
Presidente: signor Barabant (Francia).
Segretario: » Aranburu (Spagna).

4ª Sezione. — *Questioni d'ordine generale.*
Presidente: signor Salof (Russia).
Segretario: » Amiot (Francia).

5 Sezione. — *Strade ferrate economiche.*
Presidente: signor Billia (Italia).
Segretario: » Lebrun (Belgio).

Alla sera, i Membri della Commissione permanente furono invitati dal Ministro Witte ad un pranzo d'onore, al quale intervennero parecchi alti personaggi e funzionari russi. Il Ministro Witte, dopo il pranzo, ricevette tutti i Membri del Congresso, che assistettero ad un concerto vocale ed istrumentale, negli intermezzi del quale fu servita una cena sontuosa su d'una larga terrazza di fronte al giardino che per la circostanza era splendidamente illuminato.

Il giorno 21, le Amministrazioni delle ferrovie russe hanno offerto ai Delegati un'aggradevole escursione in battello a vapore a Kronstadt. Alla sera furono ricevuti al palazzo comunale dalla Municipalità che aveva organizzato un grande banchetto nella sala d'onore addobbata sontuosamente con piante esotiche e numerosissime bandiere di ogni nazionalità. Assistevano a questo banchetto parecchie notabilità, ministri e generali.

Fra i diversi brindisi che si fecero al levar delle mense, ci piace di riportare quello bellissimo del senatore Brioschi che fu particolarmente apprezzato e meritatamente applaudito. Eccolo:

« La grande amabilità colla quale fummo ricevuti, lo spettacolo di questa grandiosa città, non sono le circostanze più appropriate alla preparazione di un discorso, che dovendosi indirizzare a persone distinte, dovrebbe evitare certe frasi fatte d'occasione. Tuttavia, la maggior parte di voi, riconoscendo e apprezzando le diverse fasi dello sviluppo scientifico e letterario di questo grande Stato, mi sarebbe facile di tracciarne in poche parole la storia, fermandomi specialmente alla grande figura storica dell'imperatrice Caterina, alla sua corrispondenza con D'Alembert, alle sue conversazioni con Diderot, alle sue relazioni intellettuali con Grimm. Ma, credo che sia Voltaire quello che ha dato agli oratori un ottimo consiglio, scrivendo che *il modo di annoiare è di dire tutto.* Per cui, lasciamo la storia e limitiamoci al presente.

« Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici, nel suo ottimo discorso di ieri, ha messo in evidenza come tutti i problemi della vita moderna si presentano in Russia, quando ha pronunciato queste parole:

« L'esperienza degli altri paesi non ci può più bastare;
» la grande estensione delle nostre ferrovie, e la diversità
» delle loro condizioni, obbligano i nostri ingegneri a ricer-
» care dei nuovi metodi ed a perfezionare quelli che esi-
» stono, all'intento di adattarli alle esigenze delle così di-
» verse località del nostro territorio ».

« Ora, codesta originalità di concetti non è soltanto vera in Russia rispetto alle ferrovie, ma si può dire che in ogni branca del sapere, gli scrittori russi portano uno spirito originale, e nel medesimo tempo una profondità d'investigazione, che danno ai loro lavori un valore incontestabile. Naturalmente non voglio parlare qui delle matematiche e degli eminenti matematici della Russia, morti o viventi. Ma non potrei dimenticare che una donna ha potuto mostrare coi suoi lavori, che la superiorità intellettuale assoluta dell'uomo non esiste, e questa donna, la signora Kowalevski, morta in giovane età or sono due anni, a Stoccolma, era nata nelle vicinanze di Mosca.

« Ma, lasciamo le scienze: lasciamo pure la filologia, lo studio comparato delle lingue, ed altri studi nei quali la Russia ha una supremazia, limitiamoci a quella letteratura che si chiama leggera, ma che può avere uno scopo psicologico e morale, quando gli scrittori si chiamano Tourguèniew, Tolstoy, Dostöiewsky ed altri.

« Signori, v'invito a bere.

« Alla prosperità della Russia! ».

Lo Czar ha ricevuto, in udienza particolare, una rappresentanza di 21 Membri del Congresso.

Lo Czar conversò in lingua francese con ognuno dei Rappresentanti; la Czarina parlava invece la lingua dei singoli Delegati coi quali s'intratteneva.

Alla sera, in due treni speciali, i Congressisti furono tutti portati a Pavlowski, suburbio di proprietà dell'ultimo Granduca Costantino, sopra la prima ferrovia costrutta in Russia 55 anni fa.

Al *concert-hall* della stazione di Pavlowski essi furono trattenuti ad un banchetto di 600 coperti offerto dall'Amministrazione delle ferrovie russe, ed al quale prese pure parte il Ministro delle comunicazioni Witte. Furono pronun-

ziati molti discorsi e vennero suonati gli inni di tutte le nazioni rappresentate.

Nella seduta pomeridiana del 25 corrente il Congresso trattò l'importantissima questione delle tariffe per zone, ma la maggioranza dei Delegati si dimostrò sfavorevole alla proposta.

La stessa sera i Membri del Congresso furono trattenuti a pranzo, seguito da ricevimento, all'ambasciata francese.

Oltre a queste, altre feste ed altri ricevimenti si preparavano per i Congressisti.

Saranno invitati ad un'escursione alle isole della Neva, con rappresentazione di gala al teatro d'*Arcadia;* un'altra a Peterhof, con *thè* offerto dalla Corte Imperiale; ad un banchetto al palazzo d'inverno, dato pure dalla Corte; ad un'escursione in Finlandia che servirà, ad un tempo, d'inaugurazione della nuova ferrovia, grazie alla quale si potrà d'ora innanzi andare in una mezza giornata alla famosa cascata d'Imatra, invece d'impiegarvi due giorni come in passato. Le Autorità finlandesi offriranno a Imatra un banchetto ai Membri del Congresso che ritorneranno, subito dopo, a Pietroburgo per chiudere il giorno seguente le loro sedute, e intraprendere poi un'escursione finale a Mosca ed a Nijnii-Nowgorod, dove li attendono nuovi banchetti, nuovi ricevimenti e nuove gite.

L'Imperatore, poi, inviterà tutti i Congressisti ad assistere alla grande rivista militare, che sarà preceduta dalla consueta solenne cerimonia religiosa, in occasione della festa patronale del reggimento dei cacciatori della guardia imperiale.

Il 31 agosto si è chiusa la quarta sessione del Congresso ferroviario internazionale. Venne acclamata Londra a sede della quinta sessione per il 1895.

Il 1° settembre i Congressisti si recarono a Mosca invitati a varie escursioni. Il giorno 5 ripartiranno.

LA RETE DELLE STRADE FERRATE RUSSE

Lunghezza della rete.

Le strade ferrate russe presentano oggigiorno una estensione di circa 33,000 chilometri in esercizio, dei quali circa 11,000 esercitati dallo Stato (1).

Noi diamo qui sotto due tavole relative alla formazione cronologica della rete russa.

TAVOLA N. 1.

Anni	Lunghezza in esercizio (chilometri)	Anni	Lunghezza in esercizio (chilometri)
1840	27	1860	1,581
1845	143	1865	3,904
1850	498	1870	11,178
1855	1,039	1875	19,319

TAVOLA N. 2.

Anni	Lunghezza chilometrica delle linee: esercitate dallo Stato	esercitate dalle Società	Totale
1879	—	—	22,509
1880	—	—	22,643
1881	947	21,740	22,687
1882	1,021	22,014	23,035
1883	1,569	22,129	23,698
1884	2,448	22,129	24,577
1885	3,126	22,525	25,651
1886	3,638	22,506	26,144
1887	4,791	22,173	26,964
1888	5,491	22,387	27,878
1889	»	»	28,333
1890	8,535	20,528	29,063

La tavola n. 1 segna l'aumento progressivo della lunghezza della rete per periodi di cinque in cinque anni, a partire dalla sua origine (1840) fino all'anno 1875.

(1) È molto difficile trovare una statistica esatta. Soventi un certo numero di strade ferrate industriali o delle linee come la Trancaspiana (1550 km.), esercita dal Ministero della Guerra, o le linee Finlandesi (1500 km.), esercite dallo Stato in un conto a parte, non figurano nelle statistiche.

La tavola n. 2 dà le lunghezze totali alla fine di ciascun esercizio, dal 1879 al 1890 compreso, ed inoltre indica per qualche annata, la suddivisione tra le linee esercitate direttamente dallo Stato e quelle esercitate dalle Società; un certo numero di queste ultime sono state acquistate e riprese dallo Stato, la cui rete, al 1° gennaio 1892, comprendeva 10,908 chilometri, come si vedrà più innanzi.

Formazione della rete.

La prima strada ferrata russa, quella da Pietroburgo a Tzarskoë-Selo, di 27 chilom. di lunghezza, è stata costrutta nel 1837 da un ingegnere austriaco, cav. De Gerstner.

La tavola n. 1, qui sopra, mostra come lo sviluppo delle strade ferrate sia stato lento nei primi periodi.

Due grandi linee soltanto si fecero sotto il regno dell'imperatore Nicola, quella da Pietroburgo a Mosca (650 chilometri) e quella da Varsavia alla frontiera verso Vienna (350 chilometri).

Per assicurare un compenso ai capitali dell'industria, lo Stato garantiva agli azionisti un interesse del 4 0|0, e cedeva gratuitamente tutti i terreni attraversati di sua proprietà. Si accordava pure la franchigia per l'introduzione dall'estero di tutto il materiale fisso e rotabile.

I lavori della strada ferrata Nicola (Pietroburgo-Mosca) cominciarono nel 1842 e terminarono alla fine del 1851 (1).

L'imperatore Alessandro II fece studiare, nel principio del suo regno, l'impianto d'una rete di più di quattromila chilometri, da Pietroburgo a Varsavia, con tronchi da Vilna alla frontiera germanica verso Kœnigsberg, da Mosca a Sebastopoli, da Mosca a Nijni-Novogorod e da Orel a Libau.

Fu allora che si fondò la *Grande Società delle strade ferrate russe*, della quale l'ispettore generale dei ponti e strade ing. Collignon, fu il direttore.

In questi ultimi anni il Governo si è riservata la costruzione d'un certo numero di linee, e questa rete, che era di circa 1000 chilometri alla fine del 1891, si è decuplata in dieci anni, come si vede dalla tavola n. 2.

Larghezza del binario.

La più antica di tutte le linee, quella di *Tzarskoë-Selo*, è stata costrutta con una larghezza di m. 1.828 tra i bordi interni delle rotaie.

La maggior parte delle linee sono allo scartamento di m. 1.524, che è la quota normale russa.

Le linee che, partendo da Varsavia, si raccordano da una parte alla rete germanica e dall'altra alla rete austriaca, hanno la larghezza normale di m. 1.435.

Fra le linee della rete dello Stato, il tronco di Liony (61 chilometri) è allo scartamento di m. 1.067.

La linea industriale d'Obvian (32 chilometri) è allo scartamento di m. 0.913.

Una linea in costruzione da Rjazan a Ouralsk (circa 1500 chilometri) sarà allo scartamento di un metro.

Lunghezza dei binari.

Al 31 dicembre 1887, sopra 26,964 chilometri in esercizio, vi erano 22,710 chilometri ad un solo binario e 4254 chilometri a doppio binario, dei quali 114 chilometri appartenevano alla rete dello Stato.

La lunghezza delle rotaie ammontava a 38,247 chilom., dei quali 28,349 di rotaie in acciaio, 9,162 chilometri di rotaie in ferro e 736 chilometri di rotaie in ferro con funghi in acciaio.

Effettivo del materiale rotabile.

Il materiale rotabile al 1° gennaio 1889 si componeva:

Locomotive . . . . 6,690 di cui 760 appartenenti alla rete dello Stato

(1) *Esercizio della linea Pietroburgo-Mosca.* — La strada ferrata Nicola è stata provvista, dalla sua origine, di materiale americano, locomotive e vetture. Nel 1863 non vi erano che due treni al giorno, cioè: il treno postale (1ª, 2ª e 3ª classe), che impiegava 20 ore per fare i 650 chilometri, fermandosi a tutte le stazioni; e il treno ordinario (1ª, 2ª e 3ª classe), che impiegava 30 ore a fare il percorso.

Attualmente vi sono cinque treni: un diretto, che impiega 14 ore, un treno postale che ne impiega 18 e dei treni ordinari che ne impiegano 22 e 24.

La maggior parte dei treni hanno vetture a letto.

Vetture per viaggiatori	7,516	di cui	887	id.	id.
Vetture postali . . .	257	di cui	55	id.	id.
Carri d'ogni specie .	135,910	di cui	16,882	id.	id.

Consumazione dei combustibili.

La qualità e la quantità dei combustibili consumati nel 1890 sono stati, in cifre rotonde, di:

Legno, metri cubi 5,800,000 — *Carbone di legno,* tonnellate 6,500 — *Carboni fossili ed antracite,* tonn. 1,250,000 — *Mattonelle,* tonn. 9,000 — *Coke,* tonn. 6,000 — *Torba,* tonn. 51,000 — *Petrolio,* tonn. 290,000.

Spese d'impianto.

Alla fine del 1888 le spese di primo impianto della rete russa si valutavano, in cifra rotonda, a:

Azioni	fr.	1,800,000,000
Obbligazioni	»	7,405,000,000
Totale	fr.	9,205,000,000

Una garanzia d'interesse del 5 0[0 è stata accordata sopra dei titoli rappresentanti la cifra di circa fr. 8,700,000,000. Ora il prodotto medio di questo esercizio non avendo raggiunto il 4 0[0, si dovette versare alla Società una somma all'incirca di fr. 87,500,000.

Risultati finanziari.

I prodotti durante l'esercizio 1890, in cifra rotonda, sono stati di	fr.	1,138,000,000
Le spese di	»	685,000,000
Gli utili ammontarono adunque a .	fr.	453,000,000

Queste cifre, in rapporto al chilometro, danno un prodotto medio di 39,000 franchi, una spesa di 23,600 ed un utile di 15,400.

Il coefficiente d'esercizio è del 60 0[0 circa.

Imposte.

Sui viaggiatori di 1ª e 2ª classe, sui bagagli e sulle spedizioni a grande velocità vi è un'imposta del 25 0[0; quest'imposta è del 15 0[0 per i viaggiatori di 3ª classe.

I viaggiatori di 4ª classe, trasportati in vetture coperte, e le merci a piccola velocità sono esenti da imposta.

L'IMPIANTO DI ENERGIA ELETTRICA A TORNAVENTO

La Società Italiana per le condotte d'acqua, proprietaria del canale Villoresi, ha invitato domenica scorsa le autorità di Milano, diverse competenze tecniche e notabilità bancarie ad una gita a Golasecca e Tornavento per mostrar loro sul luogo quanto intende eseguire per attuare un grandioso impianto di energia elettrica da trasportarsi e distribuirsi nelle regioni industriali di Busto, Legnano, Gallarate e Milano.

L'energia da crearsi potrà salire a circa 25,000 cavalli effettivi, l'impiego della forza costerà due terzi meno di oggi. Il Presidente della Società, principe Borghese, duca di Bomarzo, insieme al direttore, comm. Filonardi, ricevevano alla stazione centrale gli invitati (una trentina circa).

Alle 7.45 di mattina, in compartimenti separati di prima classe, gl'invitati partirono per Somma Lombarda, da dove in *landau* si sono recati sul posto, ove la Società ha il proprio edifizio per lo sbarramento del Ticino e per la immissione delle acque, parte nel proprio canale, parte nel Naviglio grande e parte in alcuni stabilimenti industriali del duca Visconti di Modrone.

Lo spettacolo che offrivano in quel punto le acque del Ticino pel salto della formidabile diga, era davvero imponente. Il Ticino fa un gomito, allargandosi in un vastissimo gorgo, dove l'acqua è trattenuta in gran copia dalla diga. Di qui per le 52 paratoie, onde è composta la presa, l'acqua entra nel canale, mentre la parte che eccede il livello della diga si riversa nel Ticino, frastagliandosi e rompendosi in spume bianchissime. Il canale prosegue per un buon tratto, indi in parte va a formare il canale Villoresi propriamente detto ed in parte si riversa nel Ticino.

Col canale Villoresi si prosegue fino a Tornavento, presso cui dal Ticino si stacca il Naviglio grande a poca distanza dal canale e con una differenza di livello di circa 40 metri. Il progetto della Società sarebbe questo: approfittando del dislivello dei due canali, essa vorrebbe impiantare un salto dal Villoresi al Naviglio grande, nella località detta Tinella, il quale salto, coi 4 metri cubi in più da aggiungere ai 44 che ora il canale riceve dal Ticino al minuto secondo, darebbe a Milano, portatavi col mezzo della elettricità, una forza di circa 1200 cavalli.

Questo progetto per ora sarebbe quale un esperimento; il progetto definitivo è veramente grandioso; siccome vorrebbe immettere nel canale Villoresi tutta l'acqua del Naviglio grande, cioè 65 metri cubi al secondo, i quali, uniti alla forza prima, darebbero a Milano circa 25,000 cavalli.

Verso mezzogiorno, nel loggiato terreno dell'edifizio, fu imbandita una assai gradita colazione.

Allo *champagne*, il presidente, duca di Bomarzo, improvvisava con felice pensiero un brindisi all'avvenire della Società e del progresso della scienza, che farà sì che l'Italia si renderà ognor più indipendente dalle importazioni estere, sostituendo alle miniere del carbone, che gli fanno difetto, l'impiego delle proprie ricchezze d'acqua.

Seguirono poi i brindisi dei signori Gorla, Carones e del comm. Grillo, i quali tutti felicitarono la Società della sua iniziativa, per dotare di forze idrauliche le regioni più industriali d'Italia. Il direttore, comm. Filonardi, tessè con eloquenza e precisione tutte le fasi della Società, ricordò con gratitudine gli appoggi avuti dalla ricca Milano, anzi che, per il grandioso progetto, il capitale non potrà far difetto in una Milano. Continuò, spiegando il progetto di esperimento da farsi subito che non può essere che l'avanguardia consolidatrice dei 25,000 cavalli di trasporto di forza.

Non bisogna dimenticare i principali collaboratori dell'opera grandiosa del canale Villoresi: ing. Filonardi; ingegnere Cipoletti; ing. Giovanni Schiavoni; ing. Ciceri; ingegnere Conti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La Convenzione internazionale ferroviaria pel trasporto delle merci.

A conferma e complemento di quanto abbiamo già annunciato, aggiungiamo che il Governo federale svizzero, in seguito alla ratifica da parte di tutti i Governi interessati dei patti contenuti nella convenzione internazionale per il trasporto delle merci in ferrovia, stata sottoscritta a Berna il 14 ottobre 1890, avrebbe deciso di convocare una conferenza fra i Delegati degli Stati predetti per procedere al deposito dei documenti di ratifica negli archivî federali.

Il Governo Federale avrebbe proposto di riunire la conferenza a Berna il 30 settembre corr. affinchè sia possibile mandare in vigore la convenzione col 1° gennaio 1893.

><

Il Vice-Direttore Generale delle Ferrovie dell'Adriatico.

Il Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in sua adunanza del 25 agosto p. p. ha deliberato di destinare alla carica di Vice-Direttore Generale, vacante in seguito alla morte del compianto Comm. Bertina, il sig. Comm. Giuseppe Pessione, già direttore dei lavori.

Nella adunanza medesima il prefato Consiglio ha pure deliberato di nominare Reggente la Direzione dei lavori, l'ingegnere capo del Servizio Tecnico Centrale sig. Comm. Celso Parvopassu.

><

Servizio viaggiatori Roma-Berlino.

Siamo informati che il Governo Austriaco, per misure sanitarie, ha ordinato la sospensione, fino a nuovo avviso, della carrozza diretta Berlino-Roma e viceversa. In conseguenza di ciò, l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che il detto servizio, per quanto riguarda il percorso su quella rete, venga subito sostituito con una vettura mista con ritirata fra Roma ed Ala e viceversa, coi treni 8-32 e 33-*F*.

><

Ferrovia Faenza-Firenze
(Nuova Stazione di Faenza).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto generale modificato della nuova stazione di Faenza, con incluso il progetto particolareggiato del primo gruppo di lavori da eseguirsi prima della apertura all'esercizio della intera linea Faenza-Firenze.

La spesa necessaria per la esecuzione dei lavori compresi nel primo gruppo ascende a L. 1,285,000 non compreso il valore dei materiali metallici di armamento e dei meccanismi fissi. Ci consta che la predetta Direzione, nel fare domanda perchè l'approvazione del progetto debba valere anche agli effetti della pubblica utilità, ha interessato il Ministero a volere sollecitare il più possibile l'esame e l'approvazione del progetto medesimo, trattandosi di lavori urgenti. Alla esecuzione delle opere l'Amministrazione Ferroviaria propone di provvedere parte in economia. e parte mediante appalto a licitazione privata.

><

Ferrovia Adria-Chioggia
(Costruzione del quinto tronco).

Ci scrivono da Venezia che l'Amministrazione Comunale di Chioggia ha fatto vive istanze al Governo affinchè, senza ulteriore indugio. si provveda alla costruzione del quinto tronco della ferrovia Adria-Chioggia, il quale ha per iscopo di mettere in comunicazione il porto di Chioggia, propriamente detto, colla Stazione omonima, e quindi colla rete ferroviaria del Regno.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.
(Progetto di una variante al tracciato del 1° e 2° tronco).

C'informano da Cosenza che la locale Direzione tecnica governativa per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una variante al tracciato del 1° e 2° tronco della ferrovia medesima. La variante venne studiata in seguito ad istanze presentate dai Comuni di Pietrafitta e d'Aprigliano per ottenere che le stazioni omonime venissero costruite in località diversa da quella fissata nel progetto approvato in modo da corrispondere meglio agli interessi commerciali dei due paesi. La variante studiata considera due diverse soluzioni: con la prima, la fermata di Pietrafitta verrebbe stabilita nella località *Colico* e la stazione di Aprigliano verrebbe spostata dalla destra sulla sinistra del Crati, nella località denominata *Induzzi;* colla seconda soluzione la fermata di Pietrafitta verrebbe disposta nella località preindicata e la stazione di Aprigliano verrebbe conservata a destra del Crati, come è stabilito nel progetto approvato.

><

Ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi,
Rocchetta Melfi-Potenza e Sulmona Isernia.
(Fabbisogno materiale metallico d'armamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici il fabbisogno dei materiali metallici occorrenti per l'armamento del tronco Conza Monteverde nella ferrovia da Avellino a Rocchetta Melfi. I quantitativi di materiale considerato nel predetto fabbisogno sono i seguenti:

Rotaie da m. 12	Tonn.	1987.200
» » 11.927	»	309.148
» » 9	»	81 —
» » 6	»	23.760
Stecche	»	89.600
Chiavarde	»	19.926
Piastre:		
a) di giunzione a 6 fori	»	4.885
b) intermedie a fori circolari	»	139.750
c) intermedie a fori rettangolari	»	4.407
Caviglie d'acciaio	»	64.500
Arpioni	»	2.562

(Provvista ferri minuti d'armamento).

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di appalto riguardante la provvista, mediante pubblici incanti, dei ferri minuti occorrenti all'armamento dei tronchi Rionero-Potenza e Canzano-Isernia (delle linee Rocchetta-Melfi-Potenza e Solmona Isernia) e per la stazione di Benevento.

La spesa preventivata per la fornitura della quale trattasi ammonta a L. 707,200.

La fornitura stessa è divisa in 4 lotti:

1. stecche a corniera	L.	197,000
2. piastre di controgiunto	»	326,000
3. chiavarde con rosetta	»	44,000
4. arpioni	»	140,200
Totale	L.	707,200

><

Cassa di soccorso per le opere pubbliche in Sicilia.

Con recente decreto reale su proposta dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio, del Tesoro e dei Lavori Pubblici, il comm. avv. Vincenzo Colmayer, Prefetto della provincia di Palermo è stato delegato alla Presidenza del Consiglio di Amministrazione della Cassa di soccorso per le opere pubbliche in Sicilia, in sostituzione del Comm. avv. Giuseppe Colucci che rimane dispensato da tale incarico.

><

Servizio viaggiatori
nella stazione di Romano di Lombardia.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, tenuto conto del movimento di viaggiatori e bagagli che si verifica nella stazione di Romano di Lombardia, ha disposto che il treno diretto n. 22 faccia servizio per viaggiatori nella stazione medesima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato parere sui seguenti affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

1. sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Zanacchi per l'ampliamento dello scalo merci a piccola velocità nella stazione di San Giovanni in Croce della linea Parma-Brescia-Iseo, e sul condono della multa incorsa dall'Impresa per breve ritardo nell'esecuzione dei lavori;

2. sulla questione dell'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Antonio Forzato per ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori di consolidamento del ponte sullo scolo Vallone lungo la ferrovia da Adria a Chioggia;

3. su di un ricorso presentato al Ministero dei Lavori Pubblici dal Consiglio Comunale di Cosenza contro il decreto del signor Prefetto della Provincia in data 10 agosto 1891, relativo alla deviazione della strada di accesso al ponte Alarico, nella costruzione del primo tronco della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, compreso fra Nocera e Pietrafitta;

4. su di una domanda dell'Impresa Muggia, assuntrice dei lavori di costruzione di una scogliera in antipetto della buzzonata di difesa alla sponda sinistra del Po, in corrispondenza del ponte in ferro, ad uso della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e della strada provinciale Piacenza-Cremona per ottenere la proroga di 60 giorni al termine stabilito in contratto per il compimento dei lavori.

><

Il Consiglio di Stato ha poi manifestato avviso:

a) Che possa essere approvato l'atto di sottomissione della Ditta Pirelli e Comp. per la fornitura di 10 chilometri di cordone telegrafico per galleria ad un conduttore, coperto con tubo di piombo, occorrente per la costruzione della linea telegrafica lungo la ferrovia da Sicignano a Castrocucco;

b) Che possa approvarsi uno schema di convenzione concordato dall'Amministrazione governativa con l'opera della Chiesa Parrocchiale di San Nicolò di Villafranca per la rifusione di danni e compensi di nuove opere dipendenti dalla costruzione del IX tronco della ferrovia Parma-Spezia;

c) Che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'esecuzione di lavori di sistemazione della trincea all'imbocco Eboli della galleria Jura, al chilometro 140.939 della linea Eboli-Metaponto, a condizione che siano tenute presenti le riserve espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa la imputazione della relativa spesa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha consentito che alle spedizioni — con carico misto — di trecce e di cappelli di paglia, in partenza da Firenze, sia applicata la tariffa eccezionale N. 28 del servizio diretto italo-belga, affinchè le spedizioni medesime possano fruire dei vantaggi del servizio diretto, giacchè diversamente non ne potrebbero godere che assai difficilmente a motivo del vincolo di peso minimo di 5,000 chilogrammi per ogni spedizione.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una istanza della Camera di Commercio di Rimini colla quale si domanda che, come pel passato, siano ammesse ai trasporti a grande velocità le spedizioni di pelli fresche e di sego greggio.

Tali trasporti, per effetto delle disposizioni del regolamento relativo alle merci pericolose e nocive, vennero esclusi dalle spedizioni a grande velocità; ciò che riesce assai dannoso a quel ramo di commercio, sia pel ritardo che subiscono i trasporti medesimi, come per il facile deterioramento cui vanno soggette le merci stesse durante i calori estivi.

><

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ha approvato per la parte che lo riguarda, le nuove condizioni da aggiungere a quelle che attualmente regolano l'applicazione della tariffa eccezionale N. 1001 P. V., relativo al trasporto delle merci povere. Le nuove condizioni aggiunte riguardano la tassazione delle eccedenze e la fissazione del 5 p. 0[0 di tolleranza per le eccedenze stesse.

><

Con recente decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, la tariffa eccezionale, N. 1003 — piccola velocità — per il trasporto a carro completo del vino destinato alla distillazione, viene prorogata per un trimestre, a partire dal 31 agosto p. p. (epoca in cui venne a scadere) e cioè fino a tutto novembre p. v. giusta la proposta all'uopo fatta dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza del 31 agosto 1892 ha approvato le seguenti pratiche;

1. Progetto di rimboschimento e consolidamento d'una falda franosa lungo il tronco Ostia-Borgotaro della ferrovia Parma-Spezia;
2. Progetto per la sistemazione della viabilità ordinaria in Comune di Fornovo, in seguito alla costruzione del tronco Fornovo-Solignano della linea Parma-Spezia;
3. Proposta della soppressione della pensilina nella stazione di Feroleto Antico, per applicarne un'altra nella stazione di Nicastro, lungo la linea Catanzaro Sant'Eufemia;
4. Progetto di travate metalliche per 10 opere d'arte speciali, lungo i tronchi Castrocucco-Sant'Eufemia della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;
5. Progetto d'ampliamento e sistemazione della stazione di Salerno, per l'innesto della ferrovia Salerno San Severino;
6. Progetto esecutivo di un 1° gruppo dei lavori di ampliamento della stazione di Barletta;
7. Progetto di sistemazione del burrone a valle dell'acquedotto al chilometro 243.735 della linea Eboli-Metaponto.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta ufficiale del 30 agosto (N. 303). — **Regio Decreto 9 giugno 1892,** col quale si iscrive nell'elenco delle strade provinciali di Teramo il tratto di strada da Ancarono alla destra del ponte interprovinciale sul Tronto, e si approva il piano generale della strada medesima, rappresentato dalla planimetria unita al rapporto 3 maggio 1892 dell'ufficio del Genio civile di Teramo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Asti-Acqui-Genova. — Come avevamo annunziato nel precedente numero, ieri ebbe luogo a Nizza Monferrato il Comizio, indetto per iniziativa dell'avv. Serra, consigliere provinciale, per fare istanze al Governo affinchè venga posto in esercizio l'ultimato tronco Asti-Acqui della nuova linea Asti-Acqui-Genova. La riunione riuscì importante, sia per numero come per la notabilità delle persone intervenute.

L'avv. Guido Serra, relatore del Comitato, con un applaudito discorso, avvertendo che il tronco ferroviario Asti-Acqui della Asti-Acqui Ovada-Genova è già completato, invocò parità di trattamento in confronto di altri tronchi aperti prima del termine convenuto. Il discorso del Serra provocò frequenti approvazioni. L'oratore accennò al discorso

pronunciato in Senato dal ministro Giolitti nel giugno 1890 per difendere l'apertura anticipata di altri tronchi di minore importanza. L'avvocato Campi, il signor Ottolenghi ed il signor Bonzi si associarono alle idee del relatore Serra. L'assemblea vota ad unanimità un analogo ordine del giorno inneggiando al Comitato promotore della patriottica adunanza.

Ferrovia Catanzaro-Settingiano. — L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha annunciato al Sindaco di Catanzaro che il progetto per l'applicazione del sistema Abt al tronco ferroviario Catanzaro-Settingiano non fu approvato dalla Commissione nominata espressamente dal precedente Ministro.

Si ritenne che con quel sistema la spesa sarebbe stata molto piu sensibile, e la strada sarebbe divenuta meno agevole pel pubblico e meno adatta agli interessi militari e commerciali.

Approvatosi regolarmente il progetto secondo il sistema ordinario, fra breve potranno cominciare i lavori.

Infatti il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in data 29 agosto ha pubblicato un avviso, il quale dice che « dovendosi provvedere alla licitazione privata per deliberare al migliore offerente la costruzione del tronco Catanzaro-Sala Settingiano della ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia, si invitano coloro che intendessero prendere parte a questa licitazione a presentare le loro domande al Ministero (Ufficio Contratti) non più tardi del 15 settembre p. v., affinchè quelli che verranno scelti a concorrervi possano essere chiamati ad esaminare il progetto ed il capitolato che devono servire di base alla licitazione ».

Alla congiunzione poi della città di Catanzaro con la stazione, il Governo intende provvedere sollecitamente.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — Siamo lieti di annunciare che i lavori di esecuzione di questa importantissima linea sono da qualche settimana incominciati; e precisamente che si è intrapresa la costruzione del grande viadotto sull'Olona.

I lavori sono diretti, come sanno i lettori, dall'egregio ing. Francesco Steffenini.

Contemporaneamente si stanno facendo pratiche di legge per l'espropriazione dei terreni, e saranno quanto prima pubblicati nei rispettivi Comuni gli elenchi dei terreni medesimi.

Si prevede che la linea potrà essere aperta all'esercizio nell'estate 1894. (Così la *Cronaca Prealpina*).

Ferrovia Milano-Mortara. — *Apertura all'esercizio della fermata di Trezzano sul Naviglio.* — Il 1° corrente venne aperta all'esercizio la fermata di Trezzano sul Naviglio, posta fra la stazione di Corsico e Gaggiano (linea Milano-Mortara), la quale è abilitata, con restrizioni, al solo servizio viaggiatori.

In seguito all'apertura di detta fermata, l'orario dei treni fra Milano e Mortara è stato lievemente modificato.

Dallo stesso giorno venne estesa alla fermata di Trezzano sul Naviglio la corrispondenza con biglietti di *andata e ritorno* da e per le stazioni seguenti: Milano P. Tic -Corsico-Gaggiano-Abbiategrasso-Vigevano, e viceversa.

Tramvia del Chianti. — *Offerta di concordato.* — Il Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana pel tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini ha invitato i portatori di obbligazioni della Società a dichiarare entro il 4 settembre se accettano o no il reparto dell' 80 per cento, che loro spetterebbe quando potesse conchiudersi la liquidazione amichevole.

È noto che l'offerta migliore di acquisto degli immobili e del materiale fisso e mobile che appartengono alla Società, è quella di 1,700,000 lire; che i debiti superano i due milioni; e che l'offerente intende di ripartire il prezzo suddetto dando l'80 per cento alle obbligazioni, il 65 per cento agli altri creditori chirografari non portatori di obbligazioni, e il 10 per cento agli azionisti.

Le Banche hanno accettato il reparto del 65 per cento, ed hanno per di più dichiarato che ove ricevano questo reparto, rinunzieranno alla rivalsa contro il fallimento Fenzi; il quale, dal canto suo, quando sia liberato da questa obbligazione verso le Banche, rinunzierebbe a favore della Società della tramvia al credito che ha contro di essa di 230,000 lire. Da questo lato gli accordi non potrebbero essere più favorevoli alla liquidazione della Società.

Per quanto gli azionisti veggan ridotto di nove decimi il loro capitale, pure non è da mettersi in dubbio che accetteranno il reparto del 10 per cento, che perderebbero, se la moratoria concessa alla Società dovesse finire colla dichiarazione di fallimento.

Restano i portatori di obbligazioni, le quali hanno un valor nominale di L. 250; che furono emesse al prezzo di L. 225, e che col riparto dell'80 per cento sul valor nominale otterrebbero il 90 per cento sul prezzo di emissione. Di queste obbligazioni ne furono emesse 4000; i portatori di 3250 accettano il reparto offerto dell'80 per cento nominale, ossia del 90 per cento effettivo. Manca dunque l'accettazione dei portatori di 750 obbligazioni, e sembra che questi sieno per ora restii. È d'augurarsi che pel loro e comune interesse per il 4 settembre avranno tutti accettato.

Notizie Ferroviarie Estere

Strade Ferrate Germaniche. — Il *Monitore dell'Impero* pubblica la legge relativa al compimento della Rete delle Strade Ferrate dello Stato. I crediti ammontano in tutto a 90,511,045 marchi, dei quali 26,289,000 marchi per la costruzione di nuove linee, 19,104,980 marchi per l'impianto di nuovi binari, 35,363,840 marchi per l'acquisto del materiale rotabile.

Il Ministro delle Finanze determinerà le condizioni per la emissione delle nuove obbligazioni.

Strada ferrata da Baiona a Saint-Jean-Pied-de-Port. — In seguito all'autorizzazione del Ministro francese dei Lavori Pubblici, il giorno 20 corrente la Società del *Midi* ha aperto all'esercizio il tronco della linea da Baiona a Saint-Jean-Pied-de-Port, compreso fra Cambo a Ossès.

Questo tronco, lungo chilometri 21 e metri 662, comprende, oltre le due stazioni estreme, le stazioni e fermate seguenti:

fermata di Cambo-les-Bains — stazione d'Itxasson;
fermata di Locchossoa — stazione di Bidarray.

Ferrovie Inglesi. — *Costo e prodotto.* — Secondo i dati statistici, testè pubblicati dal Gifen, il capitale complessivo delle ferrovie inglesi, al 31 dicembre 1891 era di un miliardo di lire sterline, ossia di venticinque miliardi di lire nostre. Le rendite complessive, nel 1891, erano di 81,840,000 lire sterline, delle quali 35,130,000 provengono dai viaggiatori; 43,230,000 dalle mercanzie; 3 milioni e mezzo circa da fonti diverse. Le spese ammontarono a lire sterline 45,144,000, ciò che fa il 55 0[0 delle entrate. La entrata netta di 26,731,000 sterline, rappresenta quasi il 4 per 0[0 di rendita, calcolata sul capitale complessivo. La lunghezza dell'intera rete, al 31 dicembre 1891, era di miglia 20,191, contro 20,073 miglia che era al 31 dicembre 1890. La terza classe continua a dare la maggior parte dell'entrata proveniente dai viaggiatori: 21,809,000 sterline nel 1891, contro 21,143,000 nel 1890; la seconda classe non ha dato che 2,527,000 sterline, contro 1,046,000 nel 1890; la prima classe 2,143,000 sterline, contro 3,194,000 sterline nel 1890. Gli abbonamenti 2,432,000 lire sterline; le eccedenze dei bagagli 5,216,000 lire sterline.

Strada ferrata tra la Russia e la Persia. — Si attribuisce al Governo Russo la intenzione di incominciare la costruzione di una nuova strada ferrata, che congiungerebbe il Caucaso colla Persia. La linea partirebbe da Adgicaboula, città situata sulla linea di Bakou, un po' al sud-est di questa località e traverserebbe, dirigendosi

verso il sud est, la steppa Mangan, poi seguendo il Mar Caspio a poca distanza dalla spiaggia, passerebbe nelle città di Betiasauvan e di Lencoran per venire a far capo al porto persiano d'Astara sul Mar Caspio presso la frontiera del Caucaso.

I piani preliminari sono già fatti, e pare che il lavoro non presenti alcuna difficoltà essendo il territorio uniforme e piano ed i fiumi da traversare di poca importanza, se si eccettua il Koura.

Il Governo Russo avrebbe pure l'intenzione di costruire una strada tra Lencoran e Ardebil, città persiana situata a sud-ovest della grande catena di Sawolan.

Questa strada permetterebbe l'esplorazione delle immense foreste di queste regioni, e aprirebbe ai negozianti russi dei nuovi territori nei quali, finora, non hanno potuto penetrare.

Strade Ferrate degli Stati Uniti. — *Risultati del 1891.* — Il *Poor's Manual of Railroads* pubblica, come di consueto, il volume del 1892 sulle strade ferrate degli Stati Uniti, il quale contiene i risultati dell'esercizio delle medesime durante l'anno 1891.

Da questa importante pubblicazione noi togliamo sommariamente le cifre più essenziali:

La lunghezza totale delle strade ferrate degli Stati Uniti era, al 31 dicembre 1891, di 167,909 miglia, cioè circa di 270,216 chilometri.

La proprietà e l'esercizio di queste strade ferrate è divisa fra più di *due mila* Società, che hanno impiegato, fra azioni ed obbligazioni, un capitale di dollari 10,765,626,011.

Nell'anno 1891 i prodotti lordi sono stati di dollari 1,138,024,459, con un aumento di dollari 40,177,031 comparativamente all'esercizio precedente.

Gli utili netti ammontarono a dollari 356,227,883, cioè al 31 30|100 per cento sui prodotti lordi.

Il numero dei viaggiatori è stato di 556,015,802; le merci hanno rappresentato un traffico di 704,398,609 tonnellate.

Notizie Diverse

La bonifica di Burana. — *Accordo tra Governo e interessati.* — Il 27 agosto p. p. si riunirono a Bondeno i Rappresentanti del Consorzio interprovinciale per la bonifica di Burana e i Delegati governativi. Fu approvato di accettare la proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, Genala, per l'acceleramento della grande bonifica. Fu dichiarata la fusione dei cinque comprensori che costituiscono l'attuale Consorzio interprovinciale di Burana coi Consorzi di Sermide, Carbonara, Pilastri in un unico Consorzio esecutivo. Si propose che la spesa occorrente per l'acceleramento venga ripartita fra gli interessati in proporzione ai vantaggi che risentiranno.

Presiedeva la seduta il senatore Mangilli.

Venne informato immediatamente l'onorevole Ministro col seguente telegramma:

« *A S. E. Genala, Ministro dei Lavori Pubblici, Roma.*

« Rappresentanti attuale Consorzio interprovinciale di Burana, qui adunato in Congresso che porterà i maggiori frutti fra tutti quelli ottenuti nei secoli scorsi, approvate unanimità vostre proposte per acceleramento lavori di bonifica, plaude sapiente vostra iniziativa dichiarando voi altamente benemerito regime nazione.

« *Presidente* MANGILLI ».

L'onorevole Ministro rispose subito col telegramma seguente:

« *Onorevole Mangilli — Bondeno*

« Al mio impulso, che voi plaudite, avete corrisposto con mirabile concordia e prontezza. Il difficile primo atto è felicemente compiuto; ora procediamo insieme, pertinacemente concordi nel vincere ulteriori ostacoli, e condurre a termine la grande opera redentrice. « GENALA ».

Il commercio fra l'Italia e la Francia nel 1892. — Secondo il prospetto della Camera di commercio italiana di Parigi durante i primi sette mesi del corrente anno, le merci italiane importate in Francia raggiungerebbero un valore di L. 77,344,000. Le merci francesi esportate in Italia raggiungerebbero a loro volta un valore di L. 71,470,000.

Gli accidenti ferroviari in Inghilterra, e quello che costano. — Leggiamo nella *Railway official Gazette:*

« Fu un giorno nefasto per le Società di Strade Ferrate quello in cui si votò la legge presentata da Lord Campbell: *Atto sulle indennità da accordarsi alle famiglie delle persone uccise negli accidenti ferroviari* È facile immaginare in quale costernazione fossero gettati gl'interessati quando per primo effetto della legge, appena votata, un danneggiato ottenne l'indennità di 350,000 franchi.

« La somma fu ridotta in giudizio d'appello, ma ad ogni modo ciò servì dare un'idea alle Società di ciò che in seguito loro sarebbe riservato.

« Nel 1869, un accidente a New Cross sulla linea da Londra a Brighton, costò alla Società per soli indennizzi circa franchi 1,750,000, la più cospicua somma, del resto, che si è pagata in Inghilterra.

« Una collisione a Thorpe nel 1874 costò alla Società franchi 325,000. L'accidente di Killooney — presso d'Armagh — nel 1889, nel quale 78 persone rimasero uccise e 400 ferite, portò un danno alla Società irlandese del *Great Northern*, per soli indennizzi di 1,400,000 franchi. Questa somma aumenta considerevolmente se si aggiungono i danni del materiale. Calcolando in questo modo la collisione di Taunton costò al *Great Western* circa 3,500,000 franchi.

« Ma tutti questi esempi non danno ancora un'idea esatta dell'effetto prodotto dall'Atto Campbell sulla cassa degli azionisti delle Strade Ferrate.

« Si comprenderà meglio quando osserveremo che 17,500 franchi sono pagati in media ogni giorno per indennità ai viaggiatori vittime di accidenti ferroviari.

« Tenendo conto delle somme enormi che si devono pagare all'infuori di queste indennità, ogni *treno miglia* è così gravato di fr. 0,05. La *London and North Western Compagnie*, per esempio, spende in questo modo circa 2,500,000 franchi.

« Non bisogna dimenticare che soventi le Società pagano più per le merci che non per i viaggiatori ».

Il canale di Corinto. — Dal resoconto ultimamente letto alla prima Assemblea generale degli azionisti della *Società ellenica del canale di Corinto*, rileviamo che i lavori nell'istmo sono stati riattivati alacremente dalla nuova Società.

Quando l'antica Società dovette liquidare sui 10,600,000 metri cubi di scavo previsti pel compimento del canale, ne erano stati estratti 8,200,000 metri cubi; e quando subentrò la nuova Società si riconobbero necessari dei lavori supplementari per altri 800,000 metri cubi, per modo che il lavoro che restava a compiersi si valutava in tutto a 3,267,352 metri cubi di scavo.

Ora, secondo il precitato resoconto, i due terzi di questo lavoro sarebbero già stati eseguiti dalla nuova Società, sicchè si ha fondata speranza che l'opera possa essere compiuta nel termine prestabilito

Anzi, nelle conclusioni della relazione del Consiglio, è espressa la fiducia che fra un anno, all'epoca della convocazione della seconda assemblea, non solo i lavori siano terminati, ma possa altresì il Consiglio rendere conto dei risultati dei primi mesi di esercizio del canale.

Il canale di Panama. — Nel n. 34 del *Monitore* abbiamo accennato a progetti che si sarebbero ventilati in Francia per condurre a termine l'impresa colossale e disgraziata dell'istmo di Panama, per la quale il liquidatore della Compagnia, signor Monchichourt, avrebbe riunito un gruppo di finanzieri rappresentato dal signor Héliard. Ora la notizia si conferma.

Il Tribunale di Commercio della Senna ha infatti registrato in questi giorni il contratto fra il liquidatore della Società di Panama e il finanziere Hiélard per la creazione di una nuova Società col capitale di 150 milioni.

Saranno ripresi sollecitamente i lavori a Panama per impedire il decadimento della concessione ottenuta dal Governo della Colombia, e quindi la nuova Società si allargherà.

Il commercio della Gran Brettagna. — La tendenza generale nel movimento degli scambi della Gran Brettagna con l'estero, è poco soddisfacente in quest'anno dal punto di vista degl'interessi britannici. Anche i risultati parziali del mese di luglio scorso non han fatto che peggiorare la situazione pronunciatasi già nel primo semestre dell'anno.

I valori che rappresentano gli scambi commerciali del luglio ultimo scorso sono i seguenti:

	luglio 1892	diff. sul 1891
Importazioni . .	Ls. 33,497,585	+ 672,474
Esportazioni . .	» 19,463,597	— 2,481,315

L'aumento delle importazioni corrisponde al 2.05 0\|0, e la diminuzione delle esportazioni è nella proporzione dell'11.30 0\|0. Sono i carboni, i ferri, gli acciai ed i tessuti, cioè il nerbo dell' esportazione inglese, che contribuiscono a questa diminuzione, la quale non è limitata al solo mese di luglio, ma è stata generale in tutti questi primi 7 mesi dell'anno. Infatti, ecco le cifre complessive del movimento commerciale in detto periodo:

	genn. luglio 1892	diff. sul 1891
Importazioni . .	Ls. 246,088,458	+ 1,038,907
Esportazioni . .	» 121,324,599	— 14,686,765

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1,285,000 *, per progetto generale modificato della nuova stazione di Faenza;

L. 5200, per l'impianto di segnali a disco alla fermata di Airuno nella ferrovia da Monza a Calolzio;

L. 1508, per la costruzione di un piano caricatore e pel prolungamento del binario tronco delle merci nella stazione di Caldiero, lungo la ferrovia da Milano a Venezia;

L. 1355, per costruire nuove latrine ad uso del personale della rete Adriatica nel dormitorio della stazione di Chiusi della linea Roma Firenze;

L. 1020, per provvedere, in via provvisoria, due locali ad uso di ufficio e di sala d'aspetto al piano dei binari nella stazione di Bagni di San Giuliano della linea Pistoia-Pisa.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * di materiale metallico pel tronco Conza-Monteverde della ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi;

L. 67,760, per la costruzione di una galleria artificiale lungo la ferrovia da Savona a Bra, e precisamente dalla progressiva 27.710.65 alla progressiva 27.922.70, fra le stazioni di San Giuseppe e di Cengio con prolungamento dei muri parasassi per difesa della ferrovia dalla caduta dei massi;

L. 61,000, pel risanamento e ricarico della massicciata ed a modificazione dell'armamento V[4] in acciaio da m. 9 lungo la tratta da Roma San Paolo (chilom. 9.136) al chilom. 22 per portarlo ad avere 11 traversi per ogni campata, tutta con piastre;

L. 51,510, per l'esecuzione di maggiori lavori di consolidamento della galleria di Cucciago nella linea Milano-Chiasso, in conseguenza del toglimento d'opera dei legnami fracidi delle armature;

L. 50,000, per sistemare in modo definitivo, mediante costruzione di muri di sostegno ed altri psovvedimenti, la stazione di Monteggia, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno;

L. 4650, pel ristauro delle gallerie delle Ripi e dell'Ospedale, lungo la ferrovia da Mondovì a Bastia.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Adriatica. — Rotondo Matteo, di Foggia, per la esecuzione delle opere murarie e movimento di materie occorrenti per l'impianto del lavaggio dei carri serbatoi nella stazione di Foggia;

Vezzosi Roberto, di Montecatini, per la esecuzione dei movimenti di terra e per la fornitura di ghiaia, occorrenti per consolidare il rilevato ferroviario fra le stazioni di Altopascio e di Porcari al chilometro 66.506, della linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Rete Mediterranea. — Società nazionale delle officine di Savigliano, per la fornitura di scambi e relativi crociamenti destinati alla stazione di Velletri;

Vaudero Filippo, di Marzanotto, per l'appalto di lavori di ristauro al rivestimento della galleria di Moncalvo, lungo la ferrovia da Asti a Casale.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (6 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti a porre in stato di consegna la strada Settevene-Palo, tronco unico (km. 41 798.75), cioè:

Tratto I. — Dalla Nazionale Cassia presso l'osteria di Settevene alla casa Gorini, principio dell'abitato di Bracciano a sinistra.

Tratto II. — Dalla Braccianese Claudia, tronco 1° presso li ponte Prato Capanna, all'Aurelia, tronco 2°, a chil. 4.411 dalla strada della stazione di Palo.

Importo L. 36,502.95. Cauz. provv. L. 700. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Montorio Veronese — Verona — (9 settembre, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato ad uso Municipio e Scuola. Importo L. 54,822.16. Cauzione provv. L. 3000. Cauz. def. L. 5500. Fatali 17 settembre, ore 12 merid.

Municipio d'Ancona (10 settembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di serie, detta Della Scheggia (metri l. n. 6730) dall'abitato di Gaville, a 700 metri, fino al confine della Provincia Umbra. Importo L. 265.400. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali 26 settembre, ore 12 merid.

Municipio di Terranova di Sicilia — Caltanissetta — (10 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto di lavori e provviste occorrenti per il prosieguo e completamento del già iniziato ampliamento del Cimitero comunale. Importo L. 45,000. Cauz. L. 4500. Fatali 25 settembre, ore 12 merid.

Municipio di Roma (12 settembre. ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di rinnovazione del selciato in un tratto della via Tuscolana. Importo L. 10,800. Cauz. provv. L. 525. Cauz. definitiva il decimo. Fatali 30 settembre, ore 11 ant.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (14 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di consolidamento alla frana in località detta La Strada, lungo il 2° tronco, del caseggiato La Taverna ad Appecchio, della strada provinciale di serie, che dal Comune di Città di Castello per Appecchio e Piobbico mette alla nazionale Flaminia in Acqualagna. Importo lire 46,140.78. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 4 ottobre, ore 11 ant.

Municipio di Borzoli (15 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria delle Roveri, nella parte compresa dalla via Campi sino al luogo denominato Al Cristo (m. 1638). Importo L. 63,000. Cauz. provv. L. 3000. Cauzione def. L. 6000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Milano (15 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di restauro e prolungamento a valle dell'armatura in buzzoni e ciottoli detta di Corte S. Andrea, situata sulla sinistra di Po, nei Comuni di Orio Litta e Senna Lodigiano e precisamente nel tratto di sponda compreso fra il punto che è metri 28 a valle del C. S. 3 e quello che è metri 43 a monte del C. S. 15. Importo L. 133,180. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Sestri Ponente — Genova — (15 settembre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di binari commerciali in via Cavour ed opere relative e per la costruzione di un nuovo ponte in muratura sul rivo Cantarena. Importo ridotto lire 54,796 (V. n. 30 e 33).

Deputazione Provinciale di Bologna (19 settembre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la esecuzione dei lavori concernenti la costruzione del 6º tronco della strada Porretta-Zocca, compreso fra il paese di Gaggio ed il confine modenese al Bettolino, nel territorio del Comune di Gaggio Montano. Importo L. 282,659.53. Cauz. provv. L. 20.000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Verona (19 settembre, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto delle opere di demolizione, fornitura di materiali e lavori occorrenti per la riduzione del fabbricato già Wedennissow a sede dell'Istituto derelitti. Importo L. 55,000. Cauz. L. 6000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Città di Spezia (10 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** Newpelton Main o Pelaw Main di 1ª qualità, occorrenti all'Officina comunale del gaz. Cauzione L. 6000. Fatali 19 settembre, ore 10 ant.

Municipio di Roma (12 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Fornitura di **quadrucci** di selce lavorati a sabbia e materiali accessori, in tre lotti di 200,000 quadrucci per lotto. Importo complessivo L. 90,000. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. definitiva L. 3000. Fatali 30 settembre, ore 11 ant.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (15 settembre, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **olio** minerale per la lubrificazione interna di macchine a vapore per l'anno finanziario 1892-93. Importo L. 43,300. Cauz. L. 4300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 27	Settembre 3
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 659	670.50
» » Mediterranee	» 530	538
» » Sicule	» 614	610
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 300	315
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 547	547.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 281	281
» » Novara-Seregno	» 68	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» » » 2ª emiss.	» 298.50	298.50
» » Centrale Toscana	» 483.50	483.50
» » Mediterranee 4 0/0	» 442.50	441.75
» » Meridionali	» 307	307
» » Sarde, serie *A*	» 308	307.50
» » » serie *B*	» 303	302.50
» » » 1879	» 300.50	300.50
» » Pontebba	» 452.50	452.50
» » Nord-Milano	» 260	260
» » Meridionali Austriache	» 321.50	321.50
» » Gottardo 4 %	» 103.75	103.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 23ª Decade — dall'11 al 20 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	1.304.451 92	47.622 06	341.895 13	1.204.426 28	14.406 20	2.912.801 59	4.226 00
1891	1.298.760 15	47.722 36	345.147 47	1.226.140 68	14.232 56	2.932.003 22	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 5.691 77	— 100 30	— 3.252 34	— 21.714 40	+ 173 64	— 19.201 63	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	21.792.980 68	1.053.349 78	6.687.290 63	28.661.115 52	315.089 53	58.509.826 14	4.226 00
1891	22.913.774 27	1.052.163 78	6.847.716 08	28.269.076 29	312.940 25	59.395.670 67	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1 120.793 59	+ 1.186 00	— 160.425 45	+ 392.039 23	+ 2.149 28	— 885.844 53	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	75.212 08	2.172 94	18.907 14	129.193 69	1.204 20	226.690 05	1.138 21
1891	87.082 40	2.392 05	16.474 80	84.975 80	1.103 55	192.028 60	1.017 51
Differenze nel 1892	— 11.870 32	— 219 11	+ 2,432 34	+ 44.217 89	+ 100 65	+ 34.661 45	+ 120 70
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	1.311.051 98	31.438 22	387.460 06	1.992.408 54	30.241 70	3.752.600 50	1.007 23
1891	1.369.991 04	33.256 09	389.191 12	1.988.111 21	32.773 35	3.813.322 81	996 94
Differenze nel 1892	— 58.939 06	— 1.817 87	— 1.731 06	+ 4.297 33	— 2.531 65	— 60 722 31	+ 10 29

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	585 29	598 30	— 13 01
riassuntivo	11.898 04	12.153 38	— 255 34

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Agosto* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,213.70	14,169.80	1,516.60	1,824.15	3,035.20	5,174.80	6,847.65	7,147.60	2,512.00	5,598.95	4,432.85	941.80
Bagagli e Cani	80.20	317.85	59.05	8.85	51.75	6.10	78.15	66.60	53.95	38.00	78.35	11.25
Merci a G. V. e P. V. Accel.	580.10	1,626.70	120.30	128.90	416.15	143.20	178.00	718.70	391.90	77.70	303.75	26.05
Merci a P. V.	5,597.90	6,580.85	822.25	2,073.05	1,191.40	22.65	1,089.75	2,199.70	670.10	64.40	1,055.40	162.85
Totali	10,471.90	22,695.20	2,518.20	4,034.95	4,694.50	5,346.75	8,193.55	10,132.60	3,627.95	5,779.05	5,870.35	1,141.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

5ª Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	99,503 00	2,193 00	12,533 00	124,437 00	1,141 00	239,807 00	609 00	394 00	**1892** . . . L. 239,807 00
1891	99,056 00	2,017 00	12,470 00	121,348 00	614 00	235,505 00	609 00	387 00	**1890** . . . » 226,866 00
Differenza nel **1892**	+ 447 00	+ 176 00	+ 63 00	+ 3,089 00	— 527 00	+ 4,302 00	»	+ 7 00	*Differ.* in + 12,941 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 AGOSTO 1892					
1892	514,393 00	10.412 00	66,525 00	519,585 00	6,170 00	1,117,085 00	609 00	1,834 00	**1892**. . . L.1,117,085 00
1891	499,755 00	9,650 00	66,752 00	507.661 00	5,595 00	1,089,413 00	609 00	1,789 00	**1890**. . . » 1,100,631 00
Differenza nel **1892**	+ 14,638 00	+ 762 00	— 227 00	+ 11,924 00	+ 575 00	+ 27,672 00	»	+ 45 00	*Differ.* in + 16,454 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	24,767 00	197 00	1.673 00	6,047 00	41 00	32,725 00	247 00	132 00	**1892** . . . L. 32,725 00
1891	18,488 00	142 00	1,167 00	4,443 00	17 00	24,257 00	178 00	136 00	**1890** . . . » 15,961 00
Differenza nel **1892**	+ 6,279 00	+ 55 00	+ 506 00	+ 1,604 00	+ 24 00	+ 8,468 00	+ 69 00	— 4 00	*Differ.* in + 16,764 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 AGOSTO 1892					
1892	105.099 00	853 00	7,161 00	25.141 00	176 00	138,430 00	219 00	632 00	**1892** . . . L. 135,430 00
1891	84,232 00	748 00	5,253 00	20,407 00	89 00	110 729 00	143 00	774 00	**1890** . . . » 79,547 00
Differenza nel **1892**	+ 20,867 00	+ 105 00	+ 1,908 00	+ 4,734 00	+ 87 00	+ 27,701 00	+ 76 00	— 142 00	*Differ.* in + 58,883 00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GIUGNO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Prugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità.	14,816.50	37,319.60	15,920.80	23,646.48	2.885.65	5,109.95	978.40	9,594.40
Piccola Velocità.	332.05	10,722.65	12,597.70	25,426.05	292.10	64.20	161.70	592.10
TOTALI	15,148.55	48,042.25	28,518.50	49,072.53	3,177.75	5,174.15	1,140.10	10,186.50

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe (***)	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	118 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 80	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl. (**)	1.2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1.2. cl.	1.2 cl.
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 35 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		8 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo . . . —	7 25 p.	—	8 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par	8 — antim.		10 10 a	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	(1) 11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 23 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Parlon Dirett.-prop.-respons.

ANNO XXV. Sabato, 10 Settembre 1892. NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

APPUNTI SULLE FERROVIE ITALIANE

Dall'egregio nostro amico, l'ing. comm. Alfredo Cottrau, abbiamo ricevuto le bozze di stampa della prima parte della sua pubblicazione sulle ferrovie italiane, già da noi preannunciata nel *Monitore* del 27 agosto u. s., la quale contiene, oltre considerazioni critiche sulla questione ferroviaria italiana, un cenno storico sommario e completo.

La competenza dell'Autore a trattare questo argomento, la diligente cura colla quale vi sono raccolti i dati statistici ed i cenni storici dei primi impianti di strade ferrate nelle diverse provincie, prima dell'unificazione della patria, fanno di questa pubblicazione, oltrechè uno studio paziente ed accurato, una gradevole lettura anche per coloro ai quali l'argomento non potesse direttamente interessare.

L'articolo comincia col rilevare che la questione ferroviaria in Italia è assai complessa e delicata, e che se è facile muovere lagnanze contro le Società che esercitano le linee, per contro queste lagnanze diventano in gran parte ingiustificate per chi ha studiato spassionatamente l'intricato problema, ed è conscio di tutto il lungo processo di svolgimento delle nostre ferrovie.

E qui il comm. Cottrau reputa utile tesserne una breve e sommaria storia.

Ricorda come il primo tronco ferroviario inaugurato in Italia fosse quello di Napoli-Portici della linea Napoli-Nocera, aperto all'esercizio il 26 settembre 1839: accenna al lento svolgersi delle linee negli Stati Borbonici, negli Stati Pontifici e nel Lombardo-Veneto, ove il Governo austriaco, poco favorevole alla grande novità del secolo, concedeva il 18 agosto 1840 il breve tratto Milano-Monza, trascinato più da necessità strategiche che dal desiderio di corrispondere ai reclami dei milanesi; quindi ricorda la creazione della *Compagnia I. R. delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale*, costituitasi sotto il patronato del Duca di Galliera nel 1856, la quale rilevò la proprietà e l'esercizio delle linee impiantate dal Governo austriaco in quelle provincie.

In Toscana ed in Piemonte lo sviluppo ferroviario procedette più arditamente e con criteri economici e tecnici ben definiti.

L'Autore rileva con compiacenza come il Governo Granducale prendesse l'iniziativa delle più importanti linee della Toscana, la prima delle quali fu la Firenze-Empoli-Livorno, studiata da Roberto Stephenson, appositamente venuto dall'Inghilterra.

In Piemonte gli studi si iniziarono nel 1840; e il 18 luglio 1844 il Re Carlo Alberto decretò la costruzione della Torino-Alessandria-Genova, per conto diretto dello Stato.

E qui l'Autore nota come già fin da quell'epoca nascessero le questioni relative alla superiorità *dell'esercizio privato* in confronto di quello *per conto diretto dello Stato*. I fautori del primo basavano i loro apprezzamenti sui risultati economici delle linee toscane, il cui esercizio era affidato ad una Società anonima, ed i sostenitori del secondo sulla regolarità dell'esercizio delle ferrovie piemontesi, le quali erano a conto dello Stato.

« Ognuno di quei due sistemi, osserva il Cottrau, corrispondeva per altro, più ancora che alla necessità del momento, all'indole speciale della regione in cui fu applicato.

« Il Piemonte, paese eminentemente militare, organizzò militarmente le sue ferrovie, ritenendole anzitutto quale istrumenti di offesa e di difesa, senza badare troppo alle spese ed alle tariffe. La Toscana, per le sue tradizioni e la sua indole eminentemente progressista e liberale, imitò invece il sistema inglese delle concessioni private, e si preoccupò più che altro a non caricare il bilancio dello Stato di pesi eccedenti le proprie risorse.

« E, a dire il vero, tenuto conto della quasi niuna spesa accollatasi dal Governo Toscano per la costruzione delle sue prime ferrovie (concesse generalmente senza sovvenzione alcuna), fu sin da allora dimostrata la innegabile maggiore attitudine di *privati* che arrischiano i propri averi, a costrurre ed esercitare più economicamente dello Stato, ossia di un ente morale con organi irresponsabili che spendono i denari altrui.

« Pur tuttavia l'esempio della Rete Piemontese dimostra che delle linee di brevi lunghezze e quindi facilmente percorse e controllate quasi quotidianamente da chi le ammi-

nistra, e dirette da un uomo eccezionale quale fu il Bona, possono essere esercitate in modo quasi perfetto ed abbastanza economico anche dallo Stato ».

Passa, in seguito, in rassegna tutti i vari ordinamenti che subirono le nostre ferrovie alla costituzione del Regno d'Italia, dimostrando come l'aver ricorso a capitali stranieri a condizioni certamente onerose ed alla direzione straniera, non ha portato tutti quegli inconvenienti e quegli aggravii come molti vorrebbero, avuto riguardo allo stato di sconvolgimento di allora e alla diffidenza che ispirava il giovane Regno appena costituito.

Nel 1860 si istituì la *Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia*, la quale rilevò l'esercizio delle strade ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale dalla *Compagnia I. R.* Nel 1863, poi, venne affidato alla nuova Società l'esercizio delle ferrovie dell'antico Piemonte. In seguito lo Stato retrocedette la proprietà di quelle linee (1° gennaio 1865), e col trattato di pace del 1866 aggregò all'*Alta Italia* i 455 chilometri di linee già in esercizio nel Veneto, e furono assunti dal Governo italiano gli oneri che il Governo austriaco aveva assunto verso i concessionari di quelle linee.

Mercè una serie laboriosa di riscatti il Governo italiano aggregò alla *Società delle Ferrovie Romane* tutte le linee Toscane e qualcuna delle Napoletane.

Imponevasi allora urgentissima la costruzione di una linea da Ancona a Brindisi e a Taranto, e il congiungimento di questa arteria adriatica con Napoli ed il versante del Mediterraneo, e già il Governo stava per cedere alle esigenze smodate di un gruppo finanziario francese, rappresentato dal Talabot, quando, per opera di un ardito, il conte Pietro Bastogi, sorse la prima Società ferroviaria veramente nazionale: la *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.*

Nel periodo disastroso del 1866, il rincaro dei carboni e dei noli, e sopratutto il deprezzamento dei valori italiani, resero difficili le condizioni dell'*Alta Italia*, più ancora quelle delle *Meridionali* e rovinarono completamente le *Romane* e le *Calabro-Sicule*. Intervenne il Governo; le *Calabro-Sicule* passarono alle *Meridionali* e le *Romane* vennero esonerate dai gravi obblighi che loro incombevano, specialmente della costruzione dispendiosa della linea da Massa a Genova e Ventimiglia, che venne assunta dal Governo stesso.

Ad onta di ciò gli affari non volsero prosperi per le *Romane*, ed in breve volgere d'anni la Società dovette sospendere il pagamento dei *coupons* delle proprie Obbligazioni.

Fu allora che Silvio Spaventa (Ministero Minghetti), convinto apostolo della *Statolatria* contro Ubaldino Peruzzi e Francesco Ferrara, oppositori tenaci ed autorevoli di quel principio economico che vorrebbe concentrare tutto nello Stato, presentò alla Camera, nella tornata del 2 maggio 1874, un Disegno di legge col quale si proponeva il riscatto delle *Romane* e delle *Meridionali*. La Camera fu sciolta prima di discutere questa legge; venne nuovamente ripresentata nel dicembre, ma non fu nemmeno discussa.

Nel 1876 il Ministero Minghetti propose alla Camera il riscatto delle ferrovie dell'*Alta Italia*, ed un disegno di legge per l'esercizio governativo delle principali ferrovie del Regno.

Il Parlamento ratificò gli accordi presi dal Ministero per il riscatto, ma respinse l'esercizio governativo per le altre Società.

Le *Romane* si riscattarono nel 1881; per le *Meridionali*, invece, si lasciò trascorrere il termine convenuto senza riscattarle come pure si era deliberato.

Ed ecco, dice il Cottrau, come nel mentre lo stesso Bismarck, il più autocrate dei ministri parlamentari ed il quale considerò sempre le ferrovie esclusivamente (o quasi) un istrumento di guerra, era tuttora un po' esitante ad evocare interamente allo Stato le ferrovie prussiane, il Governo italiano con le sue risorse limitatissime si gettò a capo fitto nell'esperimento di un esercizio ferroviario poderosissimo (Romane ed Alta Italia) le di cui conseguenze pratiche, ma innegabili, si sono manifestate soltanto nei famosi « allegati *B* » delle Convenzioni del 1885 (legge 27 aprile 1885) i quali hanno costato sinora allo Stato oltre 144 milioni ».

L'autore, dopo questo rapido cenno storico che noi abbiamo riassunto sommariamente per quanto lo spazio ci consentiva, ricorda come la Camera, in massima contraria all'esercizio governativo delle nostre ferrovie, nominasse una *Commissione d'Inchiesta*, la quale doveva studiare l'intiero problema ferroviario e pronunciarsi sui metodi preferibili per l'eventuale concessione delle ferrovie dello Stato all'industria privata.

La relazione, compilata dal Senatore Brioschi e dal Deputato Genala, concludeva che *sarebbe stato desiderabile di darle in concessione completa*, ossia, *proprietà ed esercizio* a Società industriali.

La Commissione, riconoscendo però che per ragioni speciali di opportunità svolte nella relazione, questo programma di concessioni complete (costruzione, proprietà ed esercizio) non poteva esser applicato subito nel nostro paese, propose di suddividere le ferrovie italiane continentali in due grandi reti longitudinali *Mediterranea* ed *Adriatica* e di costituire per la rete Siciliana un ente a parte. E fu precisamente con questi criterii e sulle basi degli schemi dei disegni di contratti di esercizio indicati dettagliatamente dalla Commissione d'inchiesta che l'onorevole Genala, diventato Ministro dei Lavori Pubblici, presentò il 5 maggio 1884 alla Camera le Convenzioni per l'esercizio delle nostre ferrovie principali; che poi furono sancite con alcune modificazioni dalla Legge 27 aprile 1885 con la quale si costituirono le tre grandi Società italiane esercenti: *Meridionali*, *Mediterranea* e *Sicula*.

Il Comm. Cottrau chiude il diligente e spigliato articolo con un esame critico delle costruzioni ferroviarie che hanno prodotto un aumento nel Debito Pubblico di circa quattro miliardi, e qui ci piace di riportare gli apprezzamenti che fa l'autore in proposito.

« Al certo è stato un bene pel paese lo aver costrutte tante ferrovie e specialmente poi nelle regioni meridionali dove sensibilmente difettano tuttora non soltanto le ferrovie ma anche le strade carrozzabili. Ma a chi è del mestiere, come me, piange il cuore nel vedere quante centinaia di milioni si sono sciupati in opere puramente di lusso nelle grandi arterie, e più ancora nelle linee secondarie con tracciati ed impianti non proporzionati con i traffici di quelle piccole arterie.

« Una ferrovia è un istrumento industriale come qualsiasi altro; e la vera (anzi l'unica) bontà di un ingegnere deve valutarsi nel verificare che egli ha saputo proporzionare la potenzialità del congegno da esso creato al lavoro a cui è destinato. E se è ragionevole che fra i principali centri del nostro paese vi siano treni celerissimi, perocchè per le grandi distanze « *Times is Money* » come dicono gl'inglesi, è però certamente assurdo che per delle linee destinate ad avere ancora per lunghi anni (se non per sempre) dei traffici debolissimi, si eseguano ferrovie che costano varie centinaia di migliaia di lire al chilometro. È precisamente lo stesso come se per innalzare tre o quattromila litri di acqua al giorno da un piano all'altro, s'impiantasse una pompa della forza di cento o duecento cavalli-vapore.

« In altri termini, in molti casi in cui sarebbe largamente bastata una tramvia a vapore od una ferrovia con forti pendenze e curve ristrette, si è sovente speso forse il doppio ed anche il triplo del necessario; ed è ferma convinzione di chi scrive queste righe che con i risparmi che logicamente si avrebbero potuto fare sulle ferrovie italiane, si sarebbero potuto costrurre certamente altri 3000 chilometri circa di linee economiche, le quali avrebbero dato una bene assai maggiore vitalità alle nostre grandi ferrovie.

« Oltre a che è da notarsi sul proposito che al punto di vista degli *interessi locali*, una *ferrovia economica*, ossia una linea che non soltanto *si avvicina a tutti i paeselli*, ma benanche *vi si ferma ad ogni treno*, è assai preferibile ad una vera ferrovia, la quale non può toccare che pochi punti e sovente anche a grande distanza dall'abitato e dagli stabilimenti industriali ed agricoli.

« Anche dunque sotto questo riguardo fu (in moltissimi casi) un errore sprecar danari in *grosse* ferrovie, laddove delle cosiddette *ferrovie economiche*, od anche delle *tramvie*, sarebbero state preferibili ».

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Maggio 1892.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il ***Prospetto dei prodotti lordi approssimativi*** del mese di maggio 1892, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1891.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di maggio 1892 ascese a lire 20,445,690, mentre nel maggio 1891 fu di L. 20,430,904 e perciò presenta un aumento di L. 14.786.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1892		1891
Viaggiatori	L.	8,510,063	L.	8,530,505
Bagagli e cani . . .	»	402,310	»	372,085
Merci a Grande Velocità .	»	1,340,740	»	1,290,304
» a Piccola Velocità acceler.	»	786,516	»	733,964
» a Piccola Velocità .	»	9,286,868	»	9,384,411
Prodotti fuori traffico . .	»	119,193	»	119,635
Totali come sopra	L.	20,445,690	L.	20,430,904

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea. . .	L.	9,799,425	L.	9,869,924
» Adriatica . . .	»	8,571,578	»	8,746,642
» Sicula	»	853,074	»	687,893
Ferrovie dello Stato . .	»	82,000	»	80.889
» Sarde { Compagnia Reale	»	155,672	»	142,776
» Sarde { Ferrovie Second.	»	62,394	»	58,213
» Diverse . . .	»	921,547	»	844,567
Totali come sopra	L.	20.445,690	L.	20,430,904

La differenza di prodotto verificatasi tra maggio 1892 e maggio 1891 si divide fra:

Rete Mediterranea. . .	L.		—	70,499
» Adriatica . . .	»		—	175,064
» Sicula	»	+ 165,181		
Ferrovie dello Stato . .	»	+ 1,111		
» Sarde { Compagnia Reale	»	+ 12,896		
» Sarde { Ferrovie Second.	»	+ 4,181		
» Diverse . . .	»	+ 76,980		
Totale .	L	+ 14,786		

Ora al detto prodotto generale del mese di maggio in	L.	20,445,690
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	»	206,529,995
il prodotto generale dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892 risulta di	»	226,975,685
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	226,962.158
per cui si ha l'aumento di	L.	13,527

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea. . .	L.	+ 345,577		
» Adriatica . . .	»		—	1,387,628
» Sicula	»	+ 710,008		
Ferrovie dello Stato . .	»		—	49,459
» Sarde { Compagnia Reale	»	+ 95,381		
» Sarde { Ferrovie Second.	»	+ 38,881		
» Diverse . . .	»	+ 260,748		
Totale come sopra	L.	+ 13,527		

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892 fu di chilometri 13,400, mentre nel corrispondente periodo 1890-91 era di chilometri 13,155.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

		Mese di maggio	Dal 1° luglio al 31 maggio
Rete Mediterranea . . .	L.	1,951	22,232
» Adriatica	»	1,637	18,614
» Sicula	»	1,014	10,559
Ferrovie dello Stato . . .	»	587	6,664
» Sarde { Compagnia Reale	»	379	3,882
» Sarde { Ferrovie Secondarie	»	174	1,357
» Diverse.	»	575	6,184

Quindi la media fu: di L. 1,502 pel detto mese, con una diminuzione di L. 39, e di L. 16,938 dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892 con una diminuzione di L. 314 in confronto col periodo precedente 1890 91.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura	Lunghezza Chilom.
Rete Mediterranea.	Sparanise-Gaeta	maggio 4	60
	Casalbuono-Lagonegro	» 16	13
	Velletri-Terracina	» 27	80
	Ciampino-Palestrina-Segni	» 27	40
Rete Sicula	Oliveri-Patti	» 25	9
Totale Km. nel mese di maggio			202
» » dal 1° luglio 1891 al 30 aprile 1892 . .			214
» » dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892. .			416

FERROVIE COMPLEMENTARI

Studi e Progetti.

Circolare del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, Amministrazione Centrale. — N. 38336-10293, Div. 2ª, ai signori Direttori tecnici governativi. — Roma, 15 agosto 1892.

Il servizio degli studi e dei progetti ferroviari riacquista speciale importanza ora che si devono eseguire anche quelli delle nuove linee noverate nella tabella *B*, annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550, (serie 3ª), per le quali, a senso della legge 10 aprile 1892, il Governo dovrà, entro il prossimo anno, presentare al Parlamento le proposte di esecuzione.

Reputo quindi opportuno di richiamare l'attenzione dei competenti uffici sulle istruzioni svolte nelle circolari fin qui emanate in materia, e specialmente in quelle indicate nell'unito elenco.

In questa occasione, e per vie più assicurare che i progetti riescano, per quanto è possibile, regolari, completi e bene determinati, raccomando che siano altresì osservate le norme e cautele seguenti:

1° Sia precisata, col sussidio di appositi e bene scelti scandagli dei terreni, la profondità alla quale dovrà essere spinta la fondazione delle opere d'arte, e, occorrendo, anche dei fabbricati, dei muri di sostegno, ecc.;

2° Mediante scandagli si riconosca pure la natura e consistenza dei terreni nei quali dovranno scavarsi le trincee più importanti, per poter essere in grado di comprendere nel progetto le eventuali opere di consolidamento delle trincee stesse, e di precisare se le materie di scavo potranno essere utilizzate nella formazione dei rilevati, od in parte anche nella esecuzione delle murature;

3° Si studino e comprendano nei progetti tutte le opere di difesa della linea contro le possibili corrosioni dei corsi d'acqua attraversati o costeggiati, contro le frane e contro la caduta dei massi isolati dalle falde sovrastanti;

4° Si procuri di rendersi conto esatto di tutte le opere accessorie e di finimento che occorrono al completo e regolare esercizio della linea, per poterle comprendere nei progetti ed evitare la necessità di perizie suppletive per lavori che possono essere preveduti prima dell'apertura al pubblico esercizio;

5° Si adottino per le opere d'arte in genere, pei fabbricati e loro accessori, non che pei meccanismi fissi, i tipi normali ammessi dalla Società esercente la rete alla quale dovranno appartenere le linee;

6° Si concordino preventivamente coi rappresentanti della Società esercente interessata, i piani generali delle stazioni da costruire lungo le linee, e le modalità d'innesto delle linee stesse colle stazioni comuni con altre linee;

7° I provvedimenti per gli attraversamenti dei corsi d'acqua e delle strade siano diligentemente studiati previi accordi con le Amministrazioni competenti, all'intento di evitare controversie ed opposizioni all'atto della esecuzione dei lavori;

8° Le analisi dei prezzi siano fatte colla maggior possibile cura ed esattezza, raccogliendo informazioni ed elementi dagli uffici tecnici di altre Amministrazioni pubbliche che abbiano eseguito lavori nelle località dove dovranno svilupparsi le nuove ferrovie, e non facendo troppo facile assegnamento sui materiali del luogo, a meno che esistano fornaci con larghi impianti, cave aperte da lungo tempo od importanti giacimenti di roccie, scoperte che non lascino dubbi sulla possibile ed economica produzione;

9° Le tariffe dei prezzi siano complete, contengano cioè tutte le voci che occorrono per la valutazione, tanto dei lavori progettati quanto di quelli che potessero rendersi necessari in corso d'opera; di guisa che solo in via di eccezione possa occorrere, nel caso di appalti per conto diretto dello Stato, di far luogo all'applicazione degli articoli 17 e 18 del Regolamento 19 dicembre 1875, per lavori non previsti all'atto della redazione dei progetti;

10° I capitolati speciali contengano le prescrizioni amministrative adottate nei più recenti appalti; le stime dei lavori siano dettagliate, precise ed estese a tutte le previsioni che potranno razionalmente farsi, in base allo studio accurato e diligente delle condizioni locali, della solidità delle opere e delle esigenze dell'esercizio delle linee;

11° Le proposte per l'esecuzione degli scandagli dei terreni e per le pratiche che occorresse di fare con altre pubbliche Amministrazioni in relazione a quanto precedentemente si è detto, siano presentate sollecitamente a questo Regio Ispettorato, affine d'evitare indugi nell'ultimazione dei progetti.

Alle suesposte istruzioni e raccomandazioni aggiungo l'avvertenza che i rilievi di campagna e gli scandagli dei terreni dovranno ultimarsi prima del prossimo inverno, affinchè la presentazione dei progetti possa aver luogo non più tardi del marzo 1893; intanto interesso la S. V. di segnarmi ricevuta della presente circolare.

L'Ispettore Generale
MEANA.

DENTIERE PER FERROVIE DA MONTAGNA

alla Esposizione Colombiana di Genova

La Ditta Vanzetti, Sagramoso e C. di Milano espone unitamente ai suoi pregiatissimi lavori di fusione, alcune asse della dentiera in acciaio per ferrovie di montagna, del sistema — Brevetto Torelli — e crediamo non fare cosa sgradita ai nostri lettori dando loro qualche notizia su questo sistema.

La sezione della dentiera rassomiglia a quella d'una rotaia Vignole senza suola, sormontata dalla dentatura. Essa viene assicurata alle traverse mediante squadre in acciaio. Sotto ai bordi, resi alquanto più sporgenti che in una rotaia comune, scorrono i ganci di sicurezza dei veicoli, oppure le ganasce dei freni a tenaglia, e nella dentatura s'appiglia la ruota d'ingranaggio motrice. I denti dell'asta hanno uno spessore variabile a norma degli sforzi cui devono rispondere, e sono foggiati a *chévron* e fusi in un sol pezzo coll'asta.

La Ditta Vanzetti-Sagramoso presenta alcune di queste aste, deformate, onde dimostrare la bontà del suo materiale, e l'ing. Torelli di Varese espone una tavola che dimostra schematicamente la disposizione dei freni applicati alla sua dentiera per una vettura di funicolare.

Questi freni sono tre:

Uno è a nastro e agisce sull'asse delle ruote ove è pure galettato l'ingranaggio, che si addenta sull'asta centrale. Questo ferro può arrestare da solo il veicolo sulle maggiori pendenze, e viene comandato da una manovella a vite, come i freni comuni. Può sviluppare istantaneamente tutta la sua potenza, a volontà del conduttore, rendendolo indipendente dalla manovella, mediante una disposizione speciale.

Un secondo freno, pure manovrato a mano, è a tenaglia. Le ganasce di questo scorrono sotto i bordi dell'asta centrale e si chiudono contro i bordi stessi, quando si vuol frenare.

Questi due freni possono essere applicati anche alle vetture elettriche ed alle locomotive.

Nelle vetture per funicolari viene applicato un terzo freno montato sull'asse anteriore della vettura, ed è automatico in caso di rottura della fune. Quando questa cessa di essere in tensione, o si rompe, si svolge con questa una elicoide fusa colla ruota dentata, la quale gradatamente comprime un repulsore che arresta la rotazione dell'elicoide, prima di giungere alla fine della sua rotazione.

L'arresto è dunque progressivo in uno spazio di m. 1.50, per cui evita gli urti e le conseguenze d'un freno istantaneo.

Il sollevamento ed il deragliamento del veicolo sono garantiti da robustissimi ganci assicurati agli assi delle ruote e scorrevoli sotto ai bordi dell'asta centrale.

Gli *scambi* sono a rotazione, a mano ed automatici, e sono disposti in modo che si ha la completa continuità dell'asta centrale e delle rotaie anche lungo tutto lo scambio.

I vantaggi che l'inventore si propone di raggiungere sono specialmente:

1° sicurezza assoluta dei veicoli; 2° economia di costo della dentiera centrale; 3° grande potenza di frenamento, suddivisa in vari punti della dentiera, e quindi maggior durata della stessa in confronto degli altri sistemi.

Ci consta che persone dell'arte hanno apprezzato questa dentiera, la quale permette di riunire in sè il freno comune a nastro, e quello a tenaglia, riconosciuto il più potente e sicuro fra tutti.

Inoltre tutto l'armamento verrebbe costrutto in Italia, e se la pratica esperienza darà un verdetto favorevole, la Ditta Vanzetti e Sagramoso aggiungerà alle numerose altre sue produzioni, questa della dentiera per ferrovie di montagna, cui spetta un grande avvenire.

STRADE FERRATE GIAPPONESI

Situazione delle strade ferrate al Giappone.

La rete delle Strade Ferrate giapponesi si compone attualmente di 2953 chilometri, dei quali 1850 chilometri di linea appartengono a Società o a privati, e 4102 chilometri appartengono al Governo imperiale.

Fin dal 1853, il signor Perry impiantava, al Giappone, una piccola Strada Ferrata per mostrare agli indigeni stupefatti il funzionamento della locomotiva che il Governo degli Stati Uniti mandava in regalo all'Imperatore; ma la prima Strada Ferrata aperta al pubblico fu quella tra Yokohama e Tokio della lunghezza di 28 chilometri, dei quali otto furono aperti all'esercizio il 12 luglio 1872.

Tutte le Strade Ferrate giapponesi sono allo scartamento ridotto di m 1.06; la maggior parte delle linee sono ad un solo binario, e quasi tutto il materiale rotabile è d'origine inglese. Sulle grandi linee, i treni ordinari si compongono di tre vetture di 3ª classe, due di 2ª ed una di 1ª. Le vetture di 3ª classe misurano 9 metri di lunghezza e sono munite di sedili in legno posti come nelle vetture americane; esse sono sempre assai affollate. Le vetture di 2ª classe sono pressochè della medesima lunghezza di quelle di 3ª, ma i sedili sono in giunco o in cuoio; questa è la classe frequentata dall'*hig-life* giapponese e dai forestieri che viaggiano senza signore.

Infine, le vetture di 1ª classe sono da m. 5.50 a 6.70 di lunghezza, e divise in 2 o 3 scompartimenti, ai quali si accede per mezzo di porte laterali, come d'altronde è per gli scompartimenti delle altre classi. Questa classe non è frequentata che dall'alta aristocrazia e dai forestieri che vogliono tutte le comodità possibili. Le tariffe, del resto, sono ragionevolissime: fr. 0.15 per miglio in 1ª classe, fr. 0.10 in 2ª classe, fr. 0.05 in 3ª classe.

Queste tariffe sono fissate dal Governo e non possono essere aumentate tanto sulle linee private quanto su quelle dello Stato. Sulle linee d'esercizio privato possono essere ridotte, ma questo è caso poco probabile, non essendo permessa la costruzione di linee in concorrenza.

Traffico. — Il traffico delle merci non è molto impor-

tante, e il trasporto dei viaggiatori entra per più dei 2|3 nei prodotti. Nei punti ove si trovano dei fiumi navigabili, come ad esempio fra Tokio e Yokohama, le merci non danno nemmeno 1|7 dei prodotti.

Personale. — In origine, il personale superiore delle Strade Ferrate giapponesi contava un centinaio d'inglesi e di tedeschi, ma a poco a poco questo personale straniero venne eliminato quasi completamente.

Officine ed operai. — Le officine sono a Tokio ed occupano 1500 operai. I meccanici di prima classe guadagnano fr. 2.50 al giorno, i capi-tecnici hanno una paga di fr. 4.50 al giorno come i macchinisti I capi-treno guadagnano da 3 a 4 fr. al giorno, e i manovali da 0.75 a 1 fr. al giorno.

Gli scioperi sono quasi sconosciuti perchè, nel Giappone, un uomo che ha un impiego sicuro e che guadagna da 2.50 a 4.50 fr. al giorno può già considerarsi come un mortale felice.

Costruzione delle linee. — Le linee sono ben costrutte e bene sterrate. Sui corsi d'acqua vi sono dei ponti in ferro, mentre i piccoli viadotti e i tunnel sono costrutti in muratura con delle d corazioni.

Esercizio. — L'esercizio pare sia bene regolato, poichè, ad onta del gran numero dei treni, e quantunque le linee siano im massima parte ad un solo binario, gli accidenti sono rarissimi. La velocità è di circa 25 miglia all'ora, comprese le fermate alle stazioni; essa raggiunge fino 50 miglia all'ora nel percorso fra le stazioni. I biglietti, di colore variante per ogni classe, sono stampati in inglese e in giapponese. Alla stazione di partenza il viaggiatore presenta il suo biglietto per controllo e lo consegna all'arrivo.

In ogni stazione vi sono dei *water-closets*, e tutte o quasi tutte le vetture di prima classe hanno una *ritirata* ed un gabinetto di toeletta tenuti con una pulizia ammirevole.

Non vi sono *wagons-lits*.

Le macchine in servizio sono inglesi e da 30 a 35 tonnellate, salvo sulla linea imperiale ove vi sono due macchine « Baldwin » o Filadelfia.

Ma in Giappone, come in China, vi è molta tendenza ad emanciparsi dagli stranieri appena i progressi dell'industria lo permettano.

FERROVIA DEL GOTTARDO

VENTESIMO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE SULL'ESERCIZIO 1891

(*Trad. del* Monitore— *Cont., e fine vedi N. 26, 28, 29, 30, 32 e 33*).

Il Conto capitale ha subito le seguenti modificazioni:

Il saldo attivo di questo conto era alla fine del 1890 di . .	fr. 897,047.36		
Aggiungendo a questa somma l'ammontare speso per le costruzioni incompiute al 31 dicembre 1890 e del quale, per conseguenza, il conto di costruzione non era ancora addebitato, cioè	fr. 5,947,860.70		
si ottiene il saldo totale del conto capitale al 1° gennaio 1891 . . .		fr.	6,844,908.06
Questo saldo è aumentato durante l'esercizio scorso:			
Per il premio sulla terza emissione di azioni		»	1,000,000.—
Per l'ultimo versamento del 50 0|0 sulle azioni della seconda emissione .		»	3,000,000.—
Per il primo versamento del 50 0|0 sulle azioni della terza emissione . .		»	5,000,000.—
Per le obbligazioni 4 0|0 valore nominale (in seguito alla conversione delle obbligazione 5 0|0 in 4 0|0) . .		»	17,559,000.—
Per l'emissione delle obbligazioni 4 0|0 dell'imprestito di 100 milioni, che, secondo un voto soventi fatto, noi abbiamo aggiunto al nostro stato degli effetti e valori		»	1,817,000.—
Per prelevamenti sul prodotto d'esercizio		»	204,782.75
Per prodotti di vendite e rimborsi . compresa l'allocazione supplementare di fr. 23,548.75 per il 1890		»	55,916.95
Totale		fr.	35,541,607.76

Di questa somma si è speso:

Ammortizzamenti e rimborsi di capitali, versamenti al fondo d'ammortizzamento . . . . . fr.	16,098,753.56		
A carico del conto di costruzioni (per lavori nuovi incompiuti nel 1891 fr.	1,766,229.96		
Perdite e false spese fr.	1,722,500.80		
Diminuzione di valore di alcune costruzioni della linea . . . . . fr.	13,029.19		
Il premio sulla 3ª emissione azioni impiegato al fondo di riserva, a colmare il *deficit* della cassa di soccorso, a coprire le spese della 3ª emissione, ecc. fr.	1,000,000.—	fr.	20,600,513.51
Saldo totale al 31 dicembre 1891		fr.	14,941,094.25
Deduzione fatta delle somme spese per lavori nuovi incompiuti alla chiusura dell'esercizio e delle quali il conto di costruzioni non può ancora essere addebitato, cioè		»	10,099,297.03
rimane un saldo attivo reale al 31 dicembre 1891 di		fr.	4,841,797.22

Lo stato delle *cauzioni*, che nel 1890 ammontava a fr. 6,717,787.44, nel 1891 ammontava a fr. 8,670,330.71.

CONTO PROFITTI E PERDITE.

Nell'assemblea generale ordinaria del 27 giugno 1891 noi abbiamo annunciato che dopo la chiusura dei conti e del bilancio del 1890, il Consiglio Federale aveva contestato sei articoli di spesa, i quali figuravano nel conto di costruzione per la somma totale di fr. 27,037.73, e chiesto che il conto profitti e perdite fosse addebitato di questa somma; che in seguito ad esame diligente della questione, noi abbiamo dichiarato al Dipartimento Federale che n i eravamo disposti a collocare in conto d'esercizio tre di questi articoli integralmente (fr. 1181.75; 79.20 e 450) e un articolo parzialmente (fr. 7909.12), in totale dunque la somma di fr. 9619.47, ma che il Consiglio Federale aveva preso in merito la deliberazione seguente:

« La Società è invitata a far uscire le somme qui sotto segnate dal conto di costruzione e di passarle a debito del conto di esercizio, cioè del conto profitti e perdite per il 1890:

a) fr. 9,619.47, che con lettera del 9 giugno 1891 la Direzione ha dichiarato voler passare al conto d'esercizio;

b) fr. 4,324, per trasformazione degli apparecchi di centralizzazione degli aghi ad Airolo, attesochè queste modificazioni occasionate per l'impianto di un nuovo binario, non hanno prodotto alcun aumento o miglioramento essenziale agli impianti già esistenti;

c) fr. 9,605.28, spesi per diversi trasporti di servizio per la costruzione; queste spese (fr. 31,962.40) portate al conto di costruzione sono state calcolate in ragione delle tariffe normali; ora queste tariffe sono stabilite in modo che il prodotto di trasporto copre non soltanto le spese di

esercizio propriamente dette, ma ancora l'interesse del capitale; in conseguenza dell'applicazione delle tariffe generali il conto di costruzione è addebitato d'interessi per franchi 9,605.28; e la legge prescrivendo che gli interessi di costruzione, senza eccezione alcuna, debbano essere conteggiati direttamente, non si può ammettere che degli interessi siano registrati nel conto di costruzione sotto la forma di spese di trasporto;

d) fr. 3,488.98, per un carro da sterro demolito; secondo i principii ammessi dal Tribunale Federale, il prezzo di costo del materiale rotabile distrutto deve essere eliminato dal conto di costruzione; se più tardi questo materiale viene sostituito, il valore allora può essere messo nel conto di costruzione ».

In presenza di quest'ordinanza, noi abbiamo allora sottomesso le seguenti proposizioni all'approvazione dell'assemblea generale:

Ad *a):* Questo punto è regolato, poichè noi abbiamo acconsentito a diminuire l'attivo di fr. 9,619.47 concernenti quattro articoli di spesa;

A *b):* Noi crediamo tuttora che trattisi di un miglioramento essenziale nell'interesse dell'esercizio, ma avuto riguardo alla poca importanza della somma, noi proponiamo di dar corso al reclamo del Consiglio Federale;

A *c):* Diggià lo scorso anno il Consiglio Federale aveva richiesto l'eliminazione dal conto di costruzione di un ammontare di fr. 3,983 per spese di trasporto di pietre; considerando la poca entità di questa cifra, l'assemblea aveva deciso di esaudire il desiderio delle Autorità, ma riservandosi in linea di principio che le spese di questi trasporti in servizio dovevano figurare nel conto di costruzione. Noi dobbiamo mantenere questo principio, attesochè l'interpretazione del Consiglio Federale non si regge nè per la natura del fatto, nè per una disposizione legale qualsiasi e che fino ad oggi la maggior parte delle Società svizzere applicano le loro tariffe normali a questi trasporti effettuati per il servizio di costruzione. Non è esatto il dire che il *medesimo* capitale è rimunerato *due* volte; si tratta invece di *due* capitali *distinti*, il capitale di costruzione del nuovo lavoro da eseguire e il capitale di costruzione della linea in esercizio; il primo è rimunerato cogli interessi detti di costruzione, il secondo dalle spese di trasporto, composte da una parte del prezzo di costo e da un'altra dagli interessi del capitale. La domanda del Consiglio Federale è inoltre meno giustificata dal fatto che le spese incriminate sono quasi tutte per delle costruzioni per le quali non si è calcolato alcun interesse di costruzione, come l'edificio dell'amministrazione e le officine; noi proponiamo adunque di lasciare questa somma al conto di costruzione;

A *d):* Secondo la dichiarazione del Consiglio Federale, non si tratta qui che di una questione di scritturazione; noi proponiamo di soddisfare alla domanda del Consiglio Federale.

L'assemblea generale ha approvato queste proposte all'unanimità, e noi ne abbiamo edotto il Dipartimento delle Strade Ferrate. Il Consiglio Federale ha tuttavia deferito al Tribunale Federale la questione del come si debbano contabilizzare le spese di trasporto destinate alla costruzione. La disputa fu portata sulla questione di principio soltanto e non sulla cifra in contestazione.

Qui il Rapporto cita due lunghi *considerando* del Tribunale Federale, il quale si trovò d'accordo col Consiglio Federale nel principio che le spese di trasporto per la costruzione non vanno contabilizzate nel conto di costruzioni, ma bensì a debito del conto di esercizio.

Circa il *saldo al 31 dicembre*, noi faremo osservare quanto segue:

Secondo il rapporto di gestione, il nostro ultimo conto di profitti e perdite accusava al 1° gennaio 1891 un saldo a conto nuovo di fr. 23,648.83; ma l'assemblea generale avendo deciso di distribuire un dividendo del 6 1|5 0|0 soltanto (fr. 2,108,000) in luogo del 6 1|2 0|0 (franchi 2,210,000) proposto in principio, bisogna tener conto in primo luogo di questa risoluzione, e in seguito delle quattro somme ammortizzate (fr. 17,432.45) in virtù della decisione dell'assemblea generale, addebitare il conto profitti e perdite di queste due somme:

a) fr.	9,619.47
b) »	4,324.—
fr.	13,945.47

Così pure dell'articolo *c)* fr. 9,605.28, che devono uscire dal conto di costruzione, in conformità della sentenza dell'alto Tribunale Federale; all'incontro, l'articolo *d)* franchi 3,488.98, valore d'un carro da sterro distrutto, da ammortizzare egualmente, deve figurare non più al conto profitti e perdite, ma a quello d'esercizio, ed essere bonificato a quest'ultimo dal fondo di rinnovazione.

Il conto di costruzione è stato addebitato del costo di un carro da sterro.

La rubrica 1 dei prodotti importa, per conseguenza, le cifre seguenti:

Vi erano a disposizione degli azionisti			fr. 2,233,648.83
Dividendo pagato del 6 1|5 p. 0|0	fr. 2,108,000.—		
Ammortizzamento del conto di costruzione:			
a) per decisione dell'assemblea . . .	fr. 13,943.47		
b) per la sentenza del Tribunale Federale . .	fr. 9,605.28	23,548.75	» 2,131,548.75
Rimanenza per saldo in conto nuovo			fr. 102,100.08

Per la rubrica 2: « *Eccedenze dei prodotti d'esercizio* », rinviamo i lettori al conto d'esercizio e pure allo svolgimento contenuto nel capitolo IV, lettere C e D (1).

Il *prodotto dei capitali disponibili* ha, relativamente agli ultimi esercizi passati, un maggior valore, che proviene essenzialmente dalla nostra partecipazione al *capitale-azioni* della Banca centrale delle Strade Ferrate. Il rapporto dei nostri commissari verificatori annessi al nostro ultimo Rapporto di gestione ha esattamente informati gli azionisti circa la partecipazione della Società a questa speculazione; inoltre la nostra Memoria indirizzata all'assemblea ordinaria li informava pure che in conformità alla domanda del Consiglio Federale, noi avevamo alienato tutto il nostro *stok* d'azioni di questa Banca. Questa vendita si potè fare senza perdita, quantunque fosse, in certo modo, forzata. Per questa vendita noi ci siamo riservato l'utile del primo esercizio della Banca centrale, che era considerevolissimo.

Il prodotto di capitali disponibili è stato diminuito delle perdite di corso risultanti dalla vendita degli effetti (franchi 6,575.90), in prima linea della nuova imposizione sui titoli; in totale di fr. 121,522.20.

Sulla rubrica 4: « *Interessi per capitali impiegati alla costruzione delle nuove linee* », non abbiamo nulla da notare, salvo che gli interessi sono stati, come precedentemente, calcolati in ragione del 4 0|0.

Passando alle *spese* del conto profitti e perdite, noteremo:

Il *servizio degli imprestiti consolidati* ha richiesto la somma di fr. 3,781,475.72, dopo deduzione della quota bonificata dal Consorzio, a termini della convenzione per la conversione degli imprestiti, quota che ammonta al 0.434 p. 0|0 delle obbligazioni 5 p. 0|0 in circolazione, cioè a fr. 62,244.28.

La rubrica 4: « *Servizio delle nuove azioni* », comprende l'interesse al 4 0|0 dei fr. 5,000,000 versati il 1° aprile 1891 sui 10 milioni della terza emissione.

Riguardo alla rubrica 6: « *Ammortizzamenti, fondi di ammortizzamento e diminuzione dell'attivo* », faremo osservare che l'ammontare di fr. 160,000 e di fr. 91,753.56 (in totale fr. 251,753.56) è conforme all'accordo fatto nel 1884 colle Autorità federali per le diminuzioni dell'attivo.

Il *totale dei prodotti* ammonta a . .	fr. 7,876,996.09
Il *totale delle spese* ammonta a . .	» 5,167,485.81
Rimangono a disposizione degli azionisti	fr. 2,709,510.28

(1) Vedi *Monitore*, n. 32, pag. 500.

Per ciò che concerne l'impiego del prodotto netto, bisogna considerare due punti distinti.

Ai prodotti figura a titolo affatto eccezionale una rubrica importante, una somma superiore a mezzo milione di franchi e rappresentante l'ammontare del dividendo delle azioni della Banca centrale in più dell'interesse ordinario. Se si tiene a conservare al tasso dei dividendi una certa stabilità, ciò che certamente è sempre a vantaggio degli azionisti, in questo caso allora non si deve destinare, per l'anno contabile di cui si tratta, che una parte di questo introito alla distribuzione del dividendo. Questo principio giusto, generalmente parlando, è vieppiù fondato in un'epoca nella quale, in seguito a delle considerevoli esigenze della legislazione, le spese d'esercizio hanno subito rapidamente un aumento che non può ancora essere compensato dallo sviluppo più lento del traffico.

Il secondo punto da considerare è la nostra partecipazione finanziaria alle conseguenze delle catastrofi di Moenchenstein e di Zollikofen; è vero che secondo ogni probabilità la liquidazione non potrà aver luogo nel 1892, ma alla fine dell'anno corrente le Amministrazioni interessate dovranno in tutti i casi procedere ad un riparto d'indennità pagate finora dal Giura-Sempione. Sarà dunque nell'interesse degli azionisti il riportare a conto nuovo dell'esercizio corrente un saldo di qualche importanza.

Le azioni della seconda emissione parteciperanno per la prima volta al benefizio annuale; in altri termini, l'eccedenza dei prodotti sarà ripartita sopra un capitale di 40 milioni di franchi.

Noi vi proponiamo di distribuire un dividendo del 6 0|0, cioè 30 franchi per azione.

L'accettazione di questa proposta implicherà il riparto a conto nuovo della somma di fr. 309,510.28.

Noi terminiamo il nostro Rapporto presentandovi le seguenti proposte:

1. I conti annuali dell'esercizio 1891, come pure il bilancio della Società del Gottardo chiuso al 31 dicembre 1891, sono approvati e si dà all'Amministrazione (Consiglio e Direzione) scarico della sua gestione durante l'esercizio summenzionato;

2. Sul prodotto netto dell'esercizio 1891 si distribuisce un dividendo del 6 0|0, equivalente a fr. 30 per azione; cioè il saldo attivo del conto profitti e perdite, ammontante a franchi 309,510.28, si riporta al conto nuovo dell'esercizio 1892.

Vogliate aggradire, signori, l'assicurazione della nostra più distinta considerazione.

Lucerna, 23 maggio 1892.

Per la Direzione — **Per il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo**

Il Presidente S. Stoffel. — *Il Presidente* J. J. Schuster-Burckardt.

Il 1° Segretario Schweizer. — *Il Segretario* Schweizer.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

L'on. Presidente ha diramato alle Società aderenti all'Associazione le seguenti circolari:

Milano, lì 5 settembre 1892.

Onorevole Società,

Abbiamo l'onore di far conoscere a cotest'onorevole Società che l'Assemblea generale di quest'Associazione terrassi a Genova nei giorni 3, 4 e 5 ottobre p. v.

Vi saranno trattati gli oggetti di cui il seguente

Ordine del giorno:

1. Fondazione di una Cassa di pensioni per il personale delle Tramvie in Italia (rapporto della Commissione composta dei signori ing. cav. G. Kessels, ing. G. Rigoni, ing. cav. C. Thonet Relatore della Commissione, ing. G. Rigoni).
2. Relazione del Comitato sull'esercizio 1891-92 ed approvazione del bilancio consuntivo.
3. Nomina dei membri del Comitato in surrogazione degli uscenti di carica signori comm. ing. G. Bianchi, ing. Guglielmo Churchward, cav. ing. Radice, cav. ing. Vilers, membri effettivi; cav. ing. Thonet, membro supplente.
4. Fissazione del canone annuo per l'esercizio 1892-93.
5. Fissazione del luogo di riunione per l'Assemblea generale del 1893.

(*) 6. Vantaggi economici risultanti dall'uso di speciali sistemi di griglie per focolari di locomotive (relatore ing. G. Maes),

(*) 7. Vantaggi economici risultanti dall'applicazione dei vari sistemi di lubrificazione automatica (relatore ing. cav. C. Thonet).

(*) 8. Attacco automatico Prada per carri e carrozze (relatore ing. cav. Radice).

9. Affigliazione dell'Associazione all'Unione Internazionale permanente delle Tramvie.

Saremo grati a cotest'onorevole Società se, con cortese sollecitudine, vorrà farci conoscere se essa intenda farsi rappresentare alla suddetta Assemblea, nonchè i nomi delle persone che la rappresenteranno, e ciò onde spedire le Tessere di riconoscimento necessarie per ottenere, dalle Società ferroviarie, quelle riduzioni sul prezzo di viaggio che abbiamo chieste.

Colla massima stima e considerazione.

(*) Questioni rimandate all'anno corrente con decisione dell'Assemblea generale tenuta a Torino nel 1891.

Tassa sulle Vetture.

Ci pregiamo portare a conoscenza di codesta onorevole Società che il Consiglio di Stato, sul reclamo della Società dei Tramways a vapore delle Provincie di Verona e Vicenza, contro l'applicazione della tassa sulle vetture pubbliche fatta dal Comune di Verona, alle sue carrozze in esercizio, ha giudicato, essere *esenti i veicoli delle tramvie a vapore* della detta tassa, assimilandoli a quelli delle ferrovie ordinarie.

Colla massima stima e considerazione.

Il Segretario *Ing.* G. Kessels. — *Il Presidente* *Ing.* G. Bianchi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Bologna-Verona.
(Tronco Poggio Rusco e San Felice).

La Direzione tecnica Governativa per la ferrovia da Bologna a Verona ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo del tronco della ferrovia predetta compreso fra Poggio Rusco e San Felice, modificato a seconda dei suggerimenti dati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In seguito alle modificazioni, apportate nel progetto, l'importo dei lavori risulta preventivato di L. 2,529,000 ripartite nel modo seguente:

a) lavori e provviste da appaltare	L.	1,233,800 —
b) comune a disposizione dell'Amministrazione Governativa	»	975,800 —
c) per la provvista dei ferri d'armamento, dei meccanismi fissi e del telegrafo	»	319,400 —
Totale	L.	2,529,000 —

><

Ponte sul Po a Cremona.

Le prove statiche e dinamiche del grande ponte sul Po a Cremona ebbero termine con soddisfacentissimo risultato; e ieri, 9, ebbe luogo la visita di ricognizione per parte della Commissione tecnica, già da noi preannunciata nel nostro numero del 27 agosto u. s. In tale occasione il Consiglio d'Amministrazione della Società Nazionale delle Officine di Savigliano costruttrice del Ponte offerse alla detta Commissione ed a parecchi invitati una lauta refezione, servita nella sala del Palazzo di Giustizia in Cremona.

Il 20 corr. verrà fatta la inaugurazione con l'intervento

degli on. Ministri Genala e Lacava, delle autorità locali e di buon numero d'invitati. Per tale solenne circostanza la città di Cremona prepara grandi feste.

><

Convenzione con le raffinerie di zucchero di Genova.
(Domanda di proroga).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad istanza della Ditta interessata, ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di essere autorizzata a prorogare per un altro anno le convenzioni, che scadono il giorno 15 di ottobre p. v., stipulate colla Società Ligure-Lombarda per la raffineria degli zuccheri, sedente in Genova, relative ai trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di zucchero greggio proveniente dall'estero, vie Peri-Pontebba e Cormons (transito di Piacenza) e via Luino, in destinazione delle raffinerie di Genova, Sampierdarena e Rivarolo Ligure. La nuova convenzione dovrebbe essere stipulata conforme a quella che va a scadere col 15 ottobre predetto.

><

Per il traffico dello zolfo.
(Domanda di vagoni per la stazione di Racalmuto).

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandata al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza presentata da parecchi produttori di zolfo in Sicilia, avente lo scopo di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedere a che la stazione di Racalmuto, sulla linea da Canicatti alle Caldare, venga resa atta a soddisfare ai bisogni del traffico importantissimo degli zolfi che vi si esercita, provvedendo intanto d'urgenza a che l'Amministrazione ferroviaria metta a disposizione nella stazione stessa un numero di vagoni proporzionati ai bisogni del commercio.

><

Tra Monaco e Verona.

Siamo informati che, per misure sanitarie, il Governo Austro-Ungarico ha ordinato la sospensione oltre della carrozza diretta Roma-Berlino, già annunciata nel precedente numero, anche del servizio della carrozzà diretta Monaco-Verona fino a nuovo avviso.

><

Linea Maddaloni-Capua e Napoli.
(Biglietti andata e ritorno).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad istanze del Consiglio Comunale di Maddaloni Inferiore, per la istituzione di biglietti di andata e ritorno fra le stazioni intermedie da Maddaloni a Capua e da Maddaloni a Napoli, ha disposto perchè, a datare dal 21 corr., siano istituite in via di esperimento le seguenti corrispondenze, cioè: Maddaloni Inferiore, con Capua, Santa Maria di Capua Vetere, Caserta, Cancello, Accera e Casalnuovo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa essere accolta la domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica da *Tortona a Castelnuovo Scrivia*, presentata al Ministero dei Lavori Pubblici da un apposito Consorzio costituito dai Comuni interessati; e che possa accordarsi un sussidio governativo di L. 2500 a chilometro per la durata di anni 50, da corrispondersi a principiare dal terzo anno di esercizio della linea.

La concessione dovrebbe essere fatta sulla base del progetto redatto dal signor *Alberto De Angelis* di Alessandria, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data del 27 febbraio del corr. anno.

La nuova linea, da costruire colle modalità del terzo tipo economico ed a scartamento ordinario, avrà la lunghezza di m. 8800, ed importerà complessivamente, compreso il materiale mobile, una spesa di L. 1,000,000. Nell'andamento altimetrico. le curve hanno raggio non mai inferiore ai m. 200; e nell'andamento altimetrico la pendenza massima è limitata all'11 per mille. Sono previste due sole stazioni alle due estremità della linea. L'armamento è previsto con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, del peso di chilogrammi 25 per metro corrente, e della lunghezza di metri 9 ciascuna, posate su traverse di quercia delle dimensioni di m. 2.20 × 0.18 × 0.12.

L'ultimazione della linea dovrebbe seguire dopo un anno dall'approvazione della convenzione.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto dei ferri minuti occorrenti per l'armamento dei dodici tronchi compresi fra *Castrocucco* e *Santa Eufemia*, lungo la ferrovia *Eboli-Reggio*.

La fornitura è suddivisa in quattro lotti del complessivo ammontare di L. 625,600, comprese L. 3300 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti. Le quantità ed il peso dei materiali compresi in ogni lotto risultano come segue:

	Numero	Quintali
1. lotto, stecche a corniera . .	67,320	5,385.60
2. » piastre di fondo . . .	220,700	4,745.05
3. » chiavarde con rosetta .	134,640	996.33
4. » arpioni.	722,950	3,036.39

L'ammontare presunto di ciascun lotto è il seguente:

1. lotto	L. 233,000
2. »	» 205,100
3. »	» 50,200
4. »	» 137,300
Totale . .	L. 625,600

I prezzi unitari, per quintale, adottati sono: L. 43 per le stecche a corniera; L. 43 per le piastre di fondo; L. 50 per le chiavarde con rosetta; e L. 45 per gli arpioni.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dicdiarazione di pubblica utilità, possano approvarsi i seguenti progetti:

1. Progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per i lavori occorrenti al prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di *Sesto Fiorentino* e di *Montale Agliano*, nella ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 30,316;

2. Progetto compilato dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali riguardante la costruzione di una condotta d'acqua del fiume Sangro al rifornitore della stazione di *Casteldisangro*, lungo la ferrovia da *Solmona ad Isernia;*

3. Progetto compilato dalla predetta Amministrazione ferroviaria riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per sistemare la trincea al chilom. 84.350, della linea *Orte-Foligno-Falconara*, fra le stazioni di *Orte* e di *Nera-Montoro*, con annesso preventivo di L. 7,000;

4. Progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo alla costruzione di un arginello in terra con cunetta murata di guardia fra i chilom. 312.570 e 312.842, della linea *Taranto-Reggio*, con annesso preventivo di L. 8000;

5. Progetto compilato dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la costruzione di una casa cantoniera al chilom. 129.800 della ferrovia *Eboli-Metaponto*, fra le stazioni di *Balvano* e di *Bellamuro*, con annesso preventivo di L. 10,800.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni si possa approvare un progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, riguardante la sistemazione di vie vicinali fra i km. 31 e 33 della linea Palermo-Porto Empedocle, con annesso preventivo di L. 9133.17, assegnando il termine di due anni per il compimento dei lavori.

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere:

a) sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Fuschini per la ricostruzione dei ponti sui canali Bresega e Dossi Inferiore, lungo la ferrovia da Adria a Chioggia;

b) sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Amori per la costruzione del tronco da Tolentino a San Severino nella ferrovia da Macerata ad Albacina.

><

Per il trasporto dell'uva pigiata, mosti e vini.

Con recente Decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici è stato approvato il progetto delle norme proposte dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, da seguirsi per l'accettazione delle domande di vagoni serbatoi destinati al trasporto di uva pigiata. mosti, vini; e per il carico e lo scarico della merce dei vagoni stessi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Proposta di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle Ferrovie del Mediterraneo ha presentata al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta riguardante la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° ottobre p. v., ed alle stesse condizioni di quella scaduta col 31 agosto p. p., della Convenzione colla Ditta Magni e Compagnia di Vicenza per i trasporti di acido solforico e muriatico.

><

(*Domanda di tariffa speciale per trasporto bestiame*).

Sappiamo che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici con le modificazioni da esso desiderate, la proposta d'una tariffa speciale a piccola velocità accelerata, relativa ai trasporti di bestiame cavallino, bovino, ovino e suino.

I prezzi della tariffa medesima variano per zone di 100 chilometri, che sono tre, cioè da 1 a 100, da 101 a 200 ed oltre 200 km.

La tariffa dà i prezzi per vagone e per chilometro; e per vagone a percorrenza intera di ciascuna zona, comprese quelle precedenti.

I prezzi stessi variano a seconda che trattisi di vagoni della portata di 8 tonnellate o da tonnellate 10 con lunghezza interna fino a m. 5, o di vagoni della portata di 10 tonnellate con lunghezza interna superiore a m. 5.

><

(*Proposta di aggiunta per le monete d'oro*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali di accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione Governativa la proposta di aggiunta di un comma *f*) alla distinta delle monete d'oro nell'allegato 1 al volume delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Il nuovo comma di cui viene proposta l'aggiunta è del seguente tenore:

« *f*) Le monete d'oro da dieci e da venti franchi, » coniate dal Governo della Reggenza di Tunisi, identiche » per ragioni di lega e di peso ai pezzi d'oro italiani da » dieci e da venti lire ».

><

(Per la spedizione delle terre cotte).

D'accordo fra il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e quello dei Lavori Pubblici è stato consentito che le fabbriche di terre cotte in grossi lavori (consistenti in giarre, orci, grossi vasi da fiori, tubi, ecc.), di Albissola, di Savona e dell'Impruneta, previo rilascio da parte loro del bollettino di garanzia, possano spedire i loro prodotti senza imballaggio, in partite anche inferiori al vagone completo, con l'applicazione delle tasse in base al peso della merce.

Con un tale provvedimento viene tolto di mezzo un grave incaglio al commercio dei prodotti dei quali trattasi.

><

(*Concessione di rinnovazione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito a domanda presentatale, ha acconsentito la rinnovazione della concessione accordata alla Ditta Laquai e Comp., di Molfetta, per i trasporti di sansa ch'essa effettuerà durante la prossima campagna olearia.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore
dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno al seguente affare ferroviario:

1. Modificazioni al progetto delle opere del 2° e 3° gruppo per l'ampliamento della stazione di Lecco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Spezia. — La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la sistemazione dell'edificio di presa e filtro della condotta d'acqua potabile per la città e per la stazione di Pontremoli nel tronco della predetta linea compreso fra Pontremoli e Filattiera. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 9000.

Funicolare Como-Brunate. — La Commissione dei periti, che fin dal novembre 1891 era incaricata di riferire sui progetti presentati per la funicolare Como-Brunate (1), ha finalmente compilato la sua relazione che verrà presentata al Comitato promotore. Riservandoci di ritornare sull'argomento quando si conosceranno le deliberazioni prese in proposito dal Comitato, informiamo i lettori sul progetto scelto dai periti.

Il progetto Bucker e Durrer colla pendenza del 65 0|0 specialmente per l'ubicazione della stazione in partenza, più che per ragioni tecniche indiscutibili, viene preferito e messo in prima linea; quello Villoresi a pendenza minore del 54 0|0, ritenuto perfetto nel suo andamento rettilineo, viene classificato secondo.

Nella relazione è trattata largamente la parte del progetto che si riferisce al sistema d'armamento ed alla trazione. Escluso in modo assoluto il contrappeso ad acqua, viene data la preferenza ad un nuovo sistema poco noto, perchè non ancora largamente esperimentato, ma sicuro.

(1) Vedi *Monitore*. n. 29, 30 e 45 del 1891 e n. 5 e 13 del 1892.

Il voto è puramente consultivo; resta quindi a vedere cosa farà il Comitato: se lo accetterà tal quale, oppure se ne accetterà solo quel tanto che non urta colle esigenze locali e colle simpatie finora espresse nel pubblico.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuova linea strategica francese. — I ministri della Guerra e dei Lavori Pubblici francesi, si sono messi d'accordo per decidere la nuova costruzione della linea diretta da Monétau a Saint-Florentin, per Pontigny (Yonne), sulla rete della società *Paris-Lyon-Méditerranée.*

I lavori saranno eseguiti interamente sotto la direzione di ingegneri di Stato.

Nuove linee ferroviarie in Spagna. — Il Governo spagnuolo ha concesso al signor Arturo Soria y Mata, per 99 anni e senza alcuna sovvenzione dello Stato, la costruzione e l'esercizio di una Strada ferrata che, partendo da Madrid, forma due tronchi, uno verso Hortaleza e Fuencarral e l'altro verso Pozuelo, passando per Vicalvoro, Vallecas, Villaverde e Carabauchel.

Strade Ferrate di Stato in Bulgaria. — Le Strade ferrate di Stato bulgare si compongono di tre linee:

Roustschuk-Varna	224	chilom.
Yamboli-Bourgus	110	»
Tzaribrod-Bellora	160	»

Una parte della linea Tzaribrod-Bellora, cioè la sezione Vakarel-Bellora, della lunghezza di 47 1/2 chilometri, si trova in possesso dello Stato bulgaro, quantunque la proprietà spetti alla Turchia, che non ha ancora ricevuto alcun compenso per questa linea occupata dai bulgari.

Prodotti e spese. — I prodotti ammontarono per l'esercizio del 1892, a fr. 4,750,000 contro fr. 3,799,000 dell'esercizio 1891; le spese ammontarono a fr. 5,347,000 contro fr. 4,782,033 dell'esercizio 1891. La perdita quindi che nel 1891 ammontava a fr. 983,033, nell'esercizio 1892 ammonta a fr. 597,253.

I prodotti per chilometro sommando a fr. 9596 contro fr. 10,802 di spesa, la perdita per chilometro raggiunge i 1206 franchi.

Ciononostante, confrontando il bilancio dell'esercizio 1892 con quello degli esercizi precedenti nei quali la perdita era più rilevante, vi è ragione di sperare in un non lontano miglioramento nell'esercizio delle ferrovie bulgare, ancora, e di parecchio passive.

Strada ferrata a cremagliera del monte Revard. — È stata inaugurata ad Aix-les-Bains la Strada ferrata a cremagliera, sistema Abt, pel monte Revard. È la prima ferrovia di questo sistema costrutta in Francia. L'impresa costruttrice era una Società svizzera pratica di questo genere di lavoro. La lunghezza del percorso è di 10 chilometri, la salita del 0.22 0/0, l'altezza di m. 1,540. Il tragitto si effettua in un'ora e venticinque minuti per la salita, e in cinquantasette minuti per la discesa.

Strada ferrata della Manciuria. — Il Governo chinese si è accinto alla costruzione d'una strada ferrata attraverso la Manciuria. Il promotore di quest'impresa è il vice-re di Tchi-li, il quale nel 1881 ha autorizzato l'esercizio di una piccola linea locale e cinque anni più tardi, è riuscito a costituire una Società di strade ferrate chinese.

Nel 1888 e 1889 si sono inaugurate due nuove piccole linee, ed in seguito, sempre mercè l'iniziativa di questo vice-re, il Governo centrale si è incaricato della costruzione della grande linea di Guérine, che dovrà congiungere la China colla strada ferrata Transiberiana. Due milioni di di liang (1) saranno consacrate annualmente a questa impresa, della quale il console americano a Tien-Tsin ne è stato l'anima.

(1) Il *liang* unità di moneta chinese corrisponde a lire ital. 8.50.

Attualmente si lavora alla costruzione di un tronco che supera le cento verste in lunghezza.

Quantunque vi siano da costruire due grandi ponti, si spera di aprirlo all'esercizio nel giugno del 1893.

Tramway da Chambéry a la Motte-Servoléz. — Il prefetto della Savoia ha autorizzato l'apertura all'esercizio, a partire dal 14 agosto p. p. del tramway a trazione meccanica da Chambéry a Servoléz. La lunghezza di questo tramway è di chilom. 4 e 945 m. Oltre le due stazioni estreme ha due fermate, una al ponte di Hysères e l'altra a Bissy.

Ferrovie dell'America del Sud. — *La grande linea transandiana.* — Un rappresentante dell'*Agenzia Daziel* manda queste informazioni circa la grande opera dell'industria e della scienza. Questa ferrovia transandiana si divide in due sezioni: l'argentina e la chilena. I termini rispettivi di essa sono: Mendoza sul lato argentino, ad un'altezza di 2375 piedi sul livello del mare, e Santa Rosa nel lato chileno a 2739 piedi. Quella dista da Buenos-Ayres 650 miglia, questa da Valparaiso 80.

La concessione di detta impresa fu ottenuta dai signori Clark, inglese, con ufficio a Valparaiso e Buenos-Ayres, i quali, dopo aver compiuto la costruzione della linea Buenos-Ayres Mendoza, riuscirono a trovare il capitale necessario per la parte argentina della strada transandiana.

L'opera venne principiata da Mendoza nel gennaio 1887 ed il 6 giugno 1891 la linea era finita ed aperta al traffico fino a Rio Blanco.

Malgrado l'immensa crisi industriale che ha passato l'Argentina, quest'impresa progredisce rapidamente e si spera fra breve di giungere alla frontiera del Chilì.

Dal lato chileno i lavori principiarono il 5 aprile 1887 a Santa Rosa, ma, causa i disordini in quella repubblica, furono sospesi nel dicembre 1890.

Il viaggio da Buenos-Ayres a Valparaiso per mare occupa circa 12 giorni e costa intorno a 1000 franchi; il viaggio per terra si farà in soli due giorni e costerà solo 300 franchi, essendo la distanza totale per ferrovia di 880 miglia. Il più alto punto della linea è 10,500 piedi alla frontiera nella sommità del tunnel, cioè 3000 piedi più basso della linea Oroya sulla ferrovia Perù-Bolivia.

Il compimento definitivo della linea dipenderà in gran parte dallo stato finanziario della Repubblica Argentina, giacchè il capitale è bensì fornito dai finanzieri inglesi, ma l'interesse è garantito dal Governo Argentino.

Notizie Diverse

Servizio telegrafico, semaforico e postale. — Il Ministero delle Poste e dei Telegrafi richiama l'attenzione del pubblico sui seguenti servizi speciali disimpegnati dagli uffizi telegrafici:

Telegrammi per l'interno della città ed adiacenze. — Tutti gli uffizi telegrafici governativi (e quelli ferroviari dove esiste uffizio governativo e che sono col medesimo collegati telegraficamente) accettano telegrammi da recapitarsi nella città e nelle sue adiacenze sprovviste di uffizio telegrafico. La tassa di questi telegrammi è di 50 centesimi per 15 parole, e di 5 centesimi per ogni parola oltre le 15.

Telegrammi da recapitarsi in mani proprie del destinatario. — Il mittente può esigere che il suo telegramma non sia consegnato che al destinatario in persona, tranne per alcuni Stati, come nel manifesto esistente in tutti gli uffizi telegrafici. A tal uopo deve scrivervi, prima dell'indirizzo: *Da consegnare in mani proprie* (*à remettre en mains propres*), oppure (*MP*).

Telegrammi recapitabili aperti. — Il mittente può domandare che il suo telegramma sia rimesso aperto al destinatario, scrivendo prima dell'indirizzo: *Recapitabile aperto* (*à remettre ouvert*), oppure (*RO*), tranne per alcuni Stati, come è detto sopra.

Invio di telegrammi da luoghi sprovvisti di uffizio telegrafico. — Nei luoghi sprovvisti di uffizio telegrafico, i telegrammi possono essere presentati all'uffizio postale, il quale li invia all'uffizio telegrafico più vicino o a quello designato dal mittente pel successivo inoltro. Questi telegrammi debbono essere affrancati con francobolli, e prima del testo debbono portare scritta l'indicazione del luogo di provenienza e la data che entrano nel numero delle parole tassabili. Per questi telegrammi non è ammesso il servizio dell'*espresso pagato* anticipatamente dal mittente. Inoltre essi non possono essere compilati che in lingua italiana o francese.

Le buste destinate a contenere siffatti telegrammi debbono portare l'indirizzo: (*Telegramma*) *All'Uffizio telegrafico di....* ed essere presentate aperte all'uffizio postale per poter godere dell'invio in franchigia e con raccomandazione.

Telegrammi diretti a persone viaggianti sui treni. — Possono essere diretti telegrammi a persone viaggianti sui treni, purchè l'indirizzo specifichi il treno col quale viaggiano e la stazione nella quale deve farsi ricerca del destinatario. Tali telegrammi sono consegnati al Capostazione, perchè ne curi il recapito all'arrivo del treno designato.

Servizio semaforico. — Lungo il litorale italiano e lungo quello dell'Austria, Cocincina, Danimarca, Francia, Germania, Norvegia, Portogallo, Spagna ed Ungheria è organizzato un servizio di corrispondenza telegrafica coi bastimenti in mare. I posti semaforici italiani danno pure avviso del prossimo arrivo dei bastimenti in porto alle persone che ne fanno domanda, verso il pagamento della tassa del telegramma d'avviso nell'atto del ricevimento. I posti semaforici tengono inalberati i segnali di presagita tempesta e segnalano gratuitamente ai bastimenti, che lo richiedono, i presagi meteorologici più interessanti.

Corrispondenze postali da recapitarsi per espresso. — Gli uffizi telegrafici, come quelli postali, accettano gli oggetti di corrispondenza che loro vengono presentati per l'immediato recapito, a mezzo di espresso, nella città o nelle sue adiacenze.

Gli oggetti da recapitarsi per espresso, oltre il preciso indirizzo della persona cui sono destinati, debbono aver scritta sulla parte stessa dell'indirizzo l'indicazione *per espresso,* ed il nome, cognome e domicilio dei rispettivi mittenti. Debbono inoltre essere affrancati per intero, mediante francobolli, colla tassa postale ordinaria e colla sopratassa di centesimi 25 pel recapito immediato, se questo deve effettuarsi entro i limiti stabiliti pel recapito gratuito dei telegrammi; oltre tali limiti, gli oggetti sono sottoposti ad un supplemento di tassa da pagarsi in contanti dal destinatario all'agente incaricato del recapito. Gli uffizi telegrafici non accettano direttamente dai mittenti gli oggetti che si vogliono sottoporre alla formalità di raccomandazione o di assicurazione, nè quelli con ricevuta di ritorno, nè quelli il cui peso ecceda i 15 grammi, i quali tutti devono essere presentati agli uffizi postali.

Pacchi ferroviari. — Nel corrente mese si riuniranno i delegati dell'Adriatica e della Mediterranea per discutere e concretare alcune riforme da portarsi al servizio dei pacchi ferroviari. Le innovazioni da introdursi nel servizio attualmente in vigore tenderebbero a facilitare sempre più il trasporto dei pacchi specialmente nei riguardi del pubblico.

Vetture a letto di terza classe. — Il *Zeitung des Vereins* pubblica che la strada ferrata Nicolas (Russia) ha fatto costruire a Riga delle vetture di terza classe affatto differenti dal tipo usuale e destinate a servire da *vetture a letto.* Queste nuove vetture hanno riparti separati per uomini e per signore e sono munite di un piccolo gabinetto di toeletta, con specchio, lavandino, ecc. I sedili sono lunghi ed adattati per poter dormire.

Le vetture sono illuminate a gaz e riscaldate a vapore; un piccolo vestibolo preserva l'interno dalle correnti d'aria.

Queste vetture sono state messe in esperimento dal primo maggio scorso nei treni da Pietroburgo a Mosca.

Statistiche del commercio francese. — Nei primi sette mesi del 1892 le importazioni in Francia furono di 2,884,749,000 franchi, e le esportazioni di 2,059,026,000. Cioè:

	Importazione franchi	Esportazione franchi
Dall'Inghilterra	342,947,000	647,224,000
Dalla Germania	199,521,000	207,632,000
Dal Belgio	260,097,000	315,755,900
Dalla Svizzera	57,472,000	141,478,000
Dall'Italia	77 344,000	71,470,000
Dalla Spagna	197,159,000	84,359,000
Dalla Turchia	466,522,000	142.738,000
Dal Brasile	47,790,040	41,800,000
Dalla Repubblica Argentina .	149,851,000	32,302,000

Il traffico del Canale di Suez. — Il movimento di transito pel Canale di Suez nei primi sette mesi dell'anno corrente è rappresentato da n. 2313 navi, e i prodotti incassati dalla Compagnia sono ascesi a fr. 47,160,000, risultandone una diminuzione di 333 navi e di fr. 3,990,000 in confronto al periodo corrispondente del 1891.

Il movimento dei singoli mesi è espresso dalle cifre seguenti:

	1892		1891	
	navi	prodotti	navi	prodotti
Gennaio . .	322	fr. 6,420,000	304	fr. 6,250,000
Febbraio . .	327	» 6,400,000	303	» 5,790,000
Marzo . . .	378	» 7,780,000	376	» 7.750,000
Aprile . . .	363	» 7,350.000	391	» 7,450,000
Maggio . .	344	» 6,990,000	454	» 8,260,000
Giugno . . .	305	» 6,380,000	394	» 7,340,000
Luglio . . .	274	» 5,840,000	424	» 8,310,000
	2313	fr. 47,160,000	2646	fr. 51,150,000

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 17,500, pel consolidamento della trincea al chilom. 23.200 della ferrovia da Teramo a Giulianova;

L. 12,000, per provvedere alla separazione dell'acqua proveniente dall'acquedotto del Setta da quella del Reno in stazione di Bologna;

L. 10,785.70, per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Montepagano-Rosburgo, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto;

L. 7600, per l'impianto di sbarre manovrabili a distanza in n. 8 passaggi a livello del tronco Carsoli-Avezzano (linea Roma-Sulmona) in sostituzione delle attuali sbarre girevoli a doppio T;

L. 2904, per l'impianto di sbarre manovrabili a distanza e di chiusura a girandola in sostituzione delle chiusure esistenti in alcuni passaggi a livello dei tronchi Firenze-Pistoia e Pistoia-Pisa P. N.;

L. 2700, per l'impianto di sbarre manovrabili a distanza e di chiusure a girandola in sostituzione delle chiusure attuali in due passaggi a livello della linea Pistoia-Bologna;

Lavori occorrenti per ricostruire i muri di cinta, abbattuti dal nubifragio del 9 giugno 1892, nelle stazioni di Trani e Bisceglie ed al chilometro 607 da Bologna, della linea Bologna-Otranto;

Lavori di consolidamento del fabbricato del rifornitore nella stazione di Pracchia, della linea Bologna-Pistoia.

Rete Mediterranea. — L. 65,300, pei lavori provvisori già eseguiti d'urgenza e per quelli definitivi di consolidamento della galleria Vigne al chilometro 172.600, fra le stazioni di Vaglio e Brindisi-Montagna, della linea Eboli-Metaponto;

L. 14,750, pel risanamento e ricarico della massicciata in due tratti del tronco Avenza-Massa, lungo la ferrovia da Genova a Pisa;

L. 14,300, oltre a L. 40,377.18 pel materiale metallico pel rifacimento con rotaie di acciaio da m. 12 del primo tipo delle ferrovie complementari di diverse tratte di binario, della lunghezza totale di m. 1902, del mod. 2 in ferro, lungo il tronco Sesto-Calende-Arona, della ferrovia Rho-Arona;

L. 1400, per abbattimento e sgombro di massi pericolanti al chilometro 119.387 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Romagnano e Balvano.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 142,000, per costruzione di una galleria artificiale fra i km. 128.496 e 128.687 fra le stazioni di Balvano e Bellamuro;

L. 32,300, per consolidamento trincee di Casamaggiore, Rengodi, Imerri ed Avanelle fra San Giovanni d'Asso ed Asciano;

L. 25,700, pel riordino della tettoia viaggiatori di Luino di cui fu indetta la gara pel 12 corrente per le ore 10 ant.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — Ditta ing. Gio. Servettaz di Savona, per fornitura di N. 113 segnali semaforici del peso totale di tonn. 133;

Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena, per restauro della copertura in lastre d'ardesia del tetto del fabbricato viaggiatori di Sampierdarena;

Ditta Rossi Giuseppe di Chiavari, per appalto lavori di consolidamento della frana di Guvano fra le stazioni di Vernazza e Cornigliano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Albissola Marina — Savona — (14 settembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione dell'Ospedale. Importo ridotto L. 32,775.

Municipio di Roma (14 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un muro di sostegno ed altre opere di difesa della scarpata a valle del tratto della strada provinciale Tiburtina, tronco II, a metri 700 circa prima della strada per la stazione di Vicovaro. Importo L. 9860. Cauzione provvisoria L. 300.

Municipio di Genova (16 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di ristauro nella cattedrale di S. Lorenzo. Importo ridotto L. 38,000 (V. n. 34).

Municipio di Pieve S. Stefano — Arezzo — (19 settembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria detta di Fungaia, ecc. Importo ridotto L. 94,467.21 (V. n. 31 e 33).

Opera Pia De Ferrari Brignole Sale in Genova (20 settembre, ore 1 pom., fatali). — Appalto per la completa costruzione di un fabbricato in via Alessandro Volta in questa città. Importo complessivo ridotto, tenuto conto delle modificazioni apportate al progetto dalla Commissione edilizia del Municipio, risulta in L. 78,153.39, dedotte le aree (V. n. 32).

Municipio di Roma (22 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rinnovazione del selciato nei tratti della via del Corso compresi tra la piazza Colonna e la via in Lucino e tra le vie Fontanella di Borghese e la via della Croce. Importo L. 10,500. Cauz. provv. L. 525. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (22 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'escavazione ordinaria dei porti, rade e spiaggie delle provincie Napoletane bagnate dai mari Jonio ed Adriatico, dal Capo delle Armi, al confine con la provincia di Ascoli Piceno, durante un novennio, e più propriamente dalla data della consegna al 30 giugno 1901. Importo L. 1,935,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto, e salvo ancora la eventuale concessione dei lavori straordinari calcolati per un milione di lire ai termini dell'articolo 77 del Capitolato speciale di appalto. Cauzione provvisoria L. 70,000. Cauz. def. L. 107,500.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (27 settembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** finissimo in verghe e lamiere di varie forme e dimensioni. Importo L. 49,702. Cauzione L. 5000.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Layet Federico, Venezia: assiometri, giunti, sopporti, ecc., L. 7080;

Dubosc Edmondo, Torino: 4 fresatrici verticali e 2 macchine, L. 7630;

Barbieri Gaetano, Castelmaggiore: macchinario d'affilare frese per officine di bordo, L. 6400;

Fratelli Pastori, Torino: lime e raspe, L. 40,000;

Laurenti Carlo, id. id., L. 40,000;

Bender e Martiny, id.: manichette di tessuto di lino, L. 22,120;

Antonio Schucany, Napoli: legno abete dell'Adriatico, lire 52,805.54;

Beretta e Sciaccaluga, Venezia: legnami diversi ed oggetti di legno semi-greggi, L. 7507.99.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		7mbre 3	7mbre 10
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	670.50	668.50
» » Mediterranee	»	538	540
» » Sicule	»	610	610
» » Sarde (preferenza)	»	280	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	315	305
» » Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali	»	547.50	547.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	281	281
» » Novara-Seregno	»	68	68
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	315	315
» » » 2ª emiss.	»	298.50	298.50
» » Centrale Toscana	»	483.50	483.50
» » Mediterranee 4 0/0	»	441.75	441.50
» » Meridionali	»	307	307
» » Sarde, serie *A.*	»	307.50	307.50
» » » serie *B.*	»	302.50	302.50
» » » 1879	»	300.50	300.50
» » Pontebba	»	452.50	452.50
» » Nord-Milano	»	260	260
» » Meridionali Austriache	»	321.50	325
» » Gottardo 4 %	»	103.75	103.75

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

23 settembre — **Tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale della Società in Firenze.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario* ***responsabile.***

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 21 al 31 Agosto 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4191**	**4153**	+ **38**	**9[illegible]7**	**661**	+ **246**
Media	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Viaggiatori	1,611,777 70	1,495,626 34	+ 116.151 36	70,229 04	113,716 58	— 43,487 54
Bagagli e cani. . . .	61.658 90	58,621 58	+ 3,037 32	1.909 02	3 517 72	— 1.608 70
Merci a G.V. e P.V. acc.	304,529 28	293,651 11	+ 10,878 17	14,356 24	18,359 33	— 4.003 09
Merci a P. V. . . .	1,562,405 38	1,548,531 82	+ 13,873 56	72,471 57	136,395 25	— 63,923 68
TOTALE .	3,540,371 26	3,396,430 85	+ 143,940 41	158,965 87	271,988 88	— 113,023 01
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Agosto 1892.						
Viaggiatori	8,734,443 99	8,479,519 49	+ 254,924 50	329,171 28	606,891 82	— 277,720 54
Bagagli e cani	360.999 65	347,750 59	+ 13,249 06	9,535 05	20.907 91	— 11,372 86
Mercia G. V. e P.V. acc	1,686,807 14	1,717,274 52	— 30.467 38	58,176 17	104,330 24	— 46,154 07
Merci a P. V. . . .	9,036,677 81	8,327,141 99	+ 709,535 82	350,546 64	717,945 69	- 367,399 05
TOTALE .	19,818,928 59	18,871.686 59	+ 947,242 00	747,429 14	1,450,075 66	— 702,246 52
Prodotto per chilometro						
della decade.	844 76	817 83	+ 26 93	175 27	411 48	- 236 21
riassuntivo	4,728 93	4,544 11	+ 183 82	824 07	2.193 76	— 1,369 69

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	221 60	154 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres. . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich). Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 28 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi. . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 58 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 18 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pantani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXV. Sabato, 17 Settembre 1892. NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Cenni sommari sullo stato dei lavori nelle diverse linee concesse alla Società delle Strade Ferrate Meridionali a tutto il mese di luglio 1892.

I. — LINEA LECCO-COLICO.

a) **Tronco Lecco-Bellano.** — Ultimato ed aperto al pubblico esercizio sino dal 1° luglio p. p.

b) **Tronco Bellano-Colico.** — *Movimento di materie:* Parte fatta, in rialzo m. c. 21,650; in iscavo m. c. 19,990; totale m. c. 41,640; parte da farsi, in rialzo m. c. 146,300; in iscavo m. c. 81,060; totale m. c. 227,370. La parte fatta corrisponde a 16|100 del quantitativo totale.

Opere d'arte: Il tronco comprende N. 54 opere d'arte, di cui N. 5 viadotti, un sotto via a tre archi di m. 8; N. 8 ponti di luce da m. 3 a m. 10 e N. 40 ponticelli di luce minore. Sono in corso di costruzione: un viadotto, il sotto via predetto ed un altro di m. 5 al chilom. 32.142, più quattro ponticelli minori. Il lavoro fatto corrisponde a 3|100 del totale.

Gallerie: Il tronco comprende N. 6 gallerie della complessiva lunghezza di m. 5327. Le gallerie in corso di lavorazione sono le seguenti; Bellano, di m. 378; scavo in piccola sezione m. 40; scavo in grande sezione m. 14; muratura in calotta m. 6. Molini d'oro di m. 448; scavo in piccola sezione m. 72; scavo in grande sezione m. 33, muratura in calotta m. 12. Corenno di m. 588; scavo in piccola sezione m. 12. Garavina di m. 1152; scavo in piccola sezione m. 99; scavo in grande sezione m. 47; scavo in istrozzo m. 16. Piona di m. 1329; scavo in piccola sezione m. 117; scavo in grande sezione m. 56; scavo di strozzo m. 18. Il lavoro fatto corrisponde a 1|100 del quantitativo totale.

Case cantoniere: Il tronco contiene N. 12 case cantoniere, delle quali sono in costruzione N. 9. Il lavoro fatto corrisponde a 20|100 del totale.

Stazioni e fermate: Vi sono le due fermate di Dorio e Piona ed una stazione, quella di Dervio. Nulla è fatto sinora in quanto alla stazione di Dervio ed alla fermata di Piona; e per la fermata di Dorio sono in corso le murature del fabbricato viaggiatori. Il lavoro fatto corrispon le ad un centesimo del totale.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

a) **Tronco Rocchetta-Rionero.** — Ultimato; venne aperto all'esercizio il 10 agosto p. p.;

b) **Tronco Rionero-Potenza.** — I lavori continuano ad essere limitati ai lotti 17 e 18, i quali comprendono N. 10 opere d'arte, di cui 5 viadotti; N. 2 gallerie; N. 6 case cantoniere e N 2 stazioni; oltre a m. c. 112,850 di movimento di materie, di cui 65,000 in rialzo e 47,850 in scavo. Il lavoro eseguito è il seguente:

Movimenti di materie: In rialzo m. c. 17,130; in iscavo m. c. 23,850; totale m. c. 40,980, il che corrisponde a 37|100 del totale.

Opere d'arte: Sono in corso di costruzione i viadotti alle progressive 50.563, 50.658, 54.440 e 56.173, più il ponticello al chilom. 55.155. Il lavoro eseguito corrisponde a 25|100 del totale.

Gallerie: La galleria Giardiniera, di m. 175, è ultimata. Della grande galleria di Apennino, di m. 3,295 sono fatti i seguenti lavori:

Scavo in piccola sezione	m.	856
Id. in grande sezione	»	809
Id. in strozzo	»	696
Muratura in calotta	»	760
Id. dei piedritti	»	637
Arco rovescio	»	572

In questa galleria si lavora da quattro attacchi, cioè dagli imbocchi e dal pozzo N. 2. Ben presto si aggiungeranno i due attacchi del pozzo N. 1, che è oramai ultimato. Il lavoro fatto corrisponde a 25|100 del totale.

Case cantoniere: Sono ultimate le due cantoniere ai chilometri 50.305 e 50.951. Delle altre quattro mancano i pavimenti, gli intonaci e le altre opere di finimento. Il lavoro fatto corrisponde a 63|100 del totale.

Stazioni: Le stazioni sono due, Acerenza ed Avigliano. *a)* Stazione di Acerenza. Il fabbricato viaggiatori ha eseguite le murature, il tetto e parte dell'intonaco; il piano caricatore è ultimato, meno il riempimento; dei cessi sono eseguite le murature e parte degli intonaci. *b)* Stazione di Avigliano. Sono fatte le opere di fondazione del fabbricato

viaggiatori; eseguite sino al coronamento le murature del piano caricatore; e fatte quelle di fondazione per i cessi. Il lavoro eseguito corrisponde a 60|100 del totale.

Armamento: Sono in opera m. c. 400 di massicciata; primo strato.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia.

a) **Tronco Rocchetta Melfi-Rapolla.** — Ultimato ed aperto all'esercizio il 1° agosto 1891;

b) **Tronco Rapolla Lavello-Gioia.** — Ultimato ed aperto all'esercizio il 1° agosto p. p. Mancano solo talune opere di finimento in corso di esecuzione.

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

a) **Tronco Sulmona-Cansano.** — Ultimato, meno poche opere di finimento. È prossimo ad essere aperto al pubblico esercizio.

b) **Tronco Cansano-Isernia.** — I lavori che prima erano limitati ai lotti 13, 14, 15 e 16 sono estesi ora ad altri tre lotti distinti coi numeri 17, 18 e 19. Del lotto 17, un tratto viene eseguito in economia dalla Società. In tal modo i lavori sopra questo tronco abbracciano una estensione di chilom. 19.720 e comprendòno, oltre al movimento di materie per la formazione del corpo stradale, le opere seguenti, non contando i lavori di minore importanza: N. 39 opere d'arte, fra cui N. 11 viadotti ed un ponticello di luce fra 3 e 10 metri; N. 4 gallerie della complessiva lunghezza di m. 7284; N. 14 case cantoniere e N. 3 stazioni.

Movimenti di materie: Sono eseguite le seguenti quantità: in rialzo m. c. 22,700; in scavo m. c. 76,770; totale m. c. 99,470; ciò che corrisponde a circa 30|100 del totale.

Opere d'arte: Delle opere d'arte comprese nei lotti suindicati ne sono in corso di esecuzione N. 14, tra le quali tre viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a 30|100 del totale.

Gallerie: Galleria Maiella, di m. 2456, oltre a m. 46 di parte artificiale. Sono fatti: m. 1361 di scavo in piccola sezione, m. 1302 di scavo in grande sezione, m. 1238 di strozzo, m. 1286 di muratura in calotta e m. 1181 di piedritti. I due tratti di galleria artificiale sono fatti per due terzi. Galleria Inghiottitore, di m. 466. Sono fatti: m. 82 di piccola sezione, m. 66 di grande sezione e m. 57 di muratura in calotta. Galleria di Montepagano, di m. 3055, oltre a m. 57 di parte artificiale. Sono fatti: m. 1435 di piccola sezione, m. 1399 di grande sezione, m. 1302 di strozzo, m. 1352 di muratura in calotta, m. 1245 di piedritti e m. 787 di arco rovescio. I due tratti di galleria artificiale sono pressochè ultimati. Galleria del Dirupo, di m. 1211. Sono fatti: m. 66 di scavo in piccola sezione e m. 6 di grande sezione. In complesso il lavoro fatto per le gallerie corrisponde a 30|100 del totale.

Case cantoniere: Sono in corso di costruzione N. 11 case cantoniere, delle quali 7 mancano solo di lavori di finimento. Il lavoro fatto corrisponde a 45|100 del totale.

Stazioni: Stazione di Palma. Eseguite le murature in fondazione del fabbricato per alloggio del personale. Stazione di San Pietro Avellana. Eseguite le murature in fondazione del fabbricato viaggiatori. Stazione di Campodigiove. Eseguiti gli scavi di fondazione del fabbricato viaggiatori. Il lavoro fatto corrisponde a 5|100 del totale.

Opere di consolidamento: Rivestimento della scarpa delle trincee fra i chilom. 82.112 e 82.130. Eseguito per metà; rivestimento come sopra fra i chilom. 85.243 e 85.400, ultimato. Sono inoltre in corso i lavori della lunga strada di servizio da esercitarsi con trazione meccanica, parte a dentiera e parte a rotaie libere.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

Sono in corso i tracciamenti definitivi e le espropriazioni.

IL GRANDE PONTE SUL PO PRESSO CREMONA

Il ponte sul Po presso Cremona, per servire alla strada provinciale Cremona-Piacenza, venne deliberato dal Parlamento colla legge del 1881.

Il Consorzio dei Comuni interessati per la costruzione della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino, compresa nella 4ª categoria dalla legge del 1879, ottenne che il ponte con leggiero spostamento dall'ubicazione prestabilita dovesse essere anche capace per uso della ferrovia, conseguendosi per tal modo non indifferente economia a favore dello Stato.

Reggendo il Ministero dei Lavori Pubblici l'on. Genala, nel maggio 1886 fu indetto l'appalto dei lavori per l'ammontare complessivo di L. 5,972,000.

Vi concorsero tre Ditte italiane e due estere, e rimase deliberataria la Società Nazionale delle Officine di Savigliano col ribasso del 32.62 per 0|0.

Nel novembre 1886 ebbe luogo la consegna dei lavori.

L'Impresa stabilì i suoi cantieri a Cremona, erigendovi officine ben fornite di macchine per le fondazioni pneumatiche e per la lavorazione sul luogo del ferro per le travate.

La protrazione nell'incominciamento dei lavori fu causata da ritardi nell'approvazione dei tipi esecutivi e da varianti riconosciute necessarie od utili, nonchè da modificazioni avvenute nel regime del fiume durante il periodo di preparazione dei lavori e dello studio del progetto, per essersi il filone portato da destra a sinistra.

Nel maggio 1887 l'Impresa iniziò i lavori del ponte di servizio, impiegandovi ben 5,500 m. c. di legname per una lunghezza di 1500 metri, ad opera compiuta.

Il ponte è diviso in 12 luci, 11 delle quali di m. 81 ed una a destra di m. 65. Consta di 11 pile e 2 spalle ed ha la lunghezza totale di m. 957.30 colla luce libera di m. 920.

Le pile e le spalle sono fondate ad aria compressa a profondità, sotto la magra del fiume, varianti fra m. 27 e m. 21, e furono specialmente di difficilissima fondazione le 2 pile più vicine alle spalle, perchè dovute costrurre sotto una colonna di acqua velocissima ed alta da 16 a 18 m.

Le fondazioni delle pile hanno sezione rettangolare, di larghezza m. 4.50, di lunghezza m. 14.30, terminanti in semicerchi di raggio m. 2.25.

I cassoni in ferro pesarono approssimativamente 1000 tonnellate; furono riempiti di calcestruzzo nelle camere di lavoro e nei pozzi di discesa ed in muratura laterizia fino alla risega. Le sopra fondazioni ebbero una larghezza in base di m. 3.55 e di m. 3.25 al piano della cornice. L'altezza complessiva risultò di m. 7.65, compresi m. 1.10 per la cornice.

La struttura è in mattoni delle migliori fornaci locali, con rivestimento sui rostri in bugne di pietra calcare delle cave di Rezzato, come la cornice, tranne le parti di questa che sopportano la travata, le quali sono in granito delle cave d'Alzo; di questo materiale, alcuni pezzi, come i cuscinetti d'angolo delle spalle, cubano m. 2.50, e quindi pesano circa 5 tonnellate.

I materiali impiegati ed il quantitativo dei lavori risultano approssimativamente come segue:

Mattoni	milioni	10
Pietra di Rezzato	m. c.	1,430
Granito d'Alzo	»	200
Calce di Palazzolo	quint.	32,000
Scavi ad aria compressa . . .	m. c.	27,000
Muratura mattoni	»	33,000
Calcestruzzo	»	3,500
Ferro per cassoni e travate . .	chgr.	10,540

Le due travate si compongono di traliccio doppio, senza montanti, e sono divisi in 5 reparti.

La travata per la strada carrettiera, sulla quale ha pur sede la tramvia Piacenza-Cremona, è larga m. 7.90 fra gli assi delle travi principali ed alta m. 7, vi è annesso a valle un marciapiede per i pedoni largo m. 1.20 a mensole di ferro, assicurate all'esterno della travata.

Sul piano carreggiabile, formato da ferri *zorès*, portanti la inghiaiata, che è larga m. 7, è collocato il binario della tramvia.

Detta travata pesa circa chilogrammi 5800 il metro corrente, essendovisi impiegate ben 5500 tonnellate di ferro e 140 tonnellate di ghisa ed acciaio.

La travata per la ferrovia è larga m. 5.10 fra gli assi delle travi principali ed ha forma ed altezza come quella per la carrettiera. Le rotaie poggiano su lungaroni di *pitch-pine*.

Questa travata pesa chilogrammi 4200 per metro corrente, e quindi in complesso circa tonnellate 4000. Essa venne montata e ribadita a m. 1.50 dalla sua posizione definitiva sul ponte di servizio convenientemente allargato, perchè era praticamente impossibile eseguire la chiodatura della trave a valletroppo vicina alla travata carrettiera, già montata.

Il varamento trasversale per portarla al posto definitivo venne eseguito in modo perfetto mediante rulli di scorrimento e potenti tenditori mossi da leve.

Il ferro per le due travate ed i cassoni di fondazione venne nella maggior parte, fornito dalla ferriera Tardy e Benech di Savona.

Il progetto del ponte è opera dell'ing. R. Beduzzi dell'Ufficio del Genio Civile di Cremona, incaricato della direzione dei lavori per conto dello Stato. Però lo studio di dettaglio e di esecuzione della travata carrettiera, delle varianti introdotte al progetto primitivo dopo l'aggiudicazione, ed essenzialmente quello della travata ferroviaria, furono eseguiti dalla stessa Società assuntrice.

Le strade d'accesso al ponte hanno una lunghezza di metri 1200 in sponda destra e di m. 470 in sinistra, ed importarono m. c. 100,000 di movimento di materia.

Il 24 agosto scorso, presente la Commissione governativa, composta dei signori: comm. Ispettore Ferrucci, Presidente; comm. Ispettore Bussi e cav. Ispettore De Casa, membri, si iniziarono le prove statiche della travata carrettiera, le quali ebbero termine col giorno 31 stesso.

Tali prove consistettero nel sovracaricare ciascuna campata nel modo seguente:

a) La parte destinata al carreggio ordinario per la larghezza di m. 4.25, con un cumulo uniforme di ghiaia equivalente ad un peso morto di chilogrammi 400 per m. q. Detto cumulo misurava per ogni luce di 81 metri circa 89 m. c.;

b) La parte destinata alla tramvia venne sovracaricata con un treno tramviario composto di una locomotiva in servizio e 15 vagoni carichi di ghiaia.

Detto sovracarico corrisponde ad un peso di kgr. 1700 per ciascun metro lineare di binario;

c) Il passaggio pedonale esterno venne sottoposto al sovracarico di chilogr. 400 per metro quadrato, coll'impiego di carrelli sopra binario provvisorio, opportunamente caricati e disposti sopra ognuna delle mensole normali sorreggenti il detto passaggio.

Le prove si eseguirono per travate isolate, poi per travate accoppiate contigue.

La constatazione delle freccie elastiche sulla mezzeria delle due travi di caduna campata, venne fatta coll'impiego di tubi piezometrici per le prime tre luci in sinistra cadenti in acqua, e con biffini a *coulisses* per le rimanenti, fissandoli per la trave a valle su pali infitti nell'alveo del fiume, e per quella a monte, servendosi della attigua travata ferroviaria.

Ogni travata venne lasciata sovracaricata per una durata minima di 4 ore, e per alcune travate, la durata fu di 16 ore.

Le freccie elastiche riscontrate variarono da un minimo di 9 mm. ad un massimo di 24,5, mentre quelle teoriche erano previste col calcolo da un minimo di mm. 16,8 ad un massimo di mm. 32,8.

Anche sugli appoggi vennero applicati i biffini a *coulisses*, ma non diedero alcun cenno di abbassamento.

Scaricate tutte le luci del sovracarico di prova, le travate ripresero esattamente la loro primitiva posizione senza alcun indizio di freccia permanente.

Il giorno 4 settembre si eseguirono le prove dinamiche della travata carrettiera.

Esse consistettero nel far transitare contemporaneamente su ogni travata:

a) Nella parte destinata al carreggio ordinario un numero di carri ad uno e a due assi, del peso di kg. 5000 per asse, sufficiente per occupare coll'attiraglio, tutta una intiera luce di 81 metri;

b) Per la parte destinata al tram, un treno formato come sopra;

c) Sul passaggio pedonale esterno, carrelli di servizio, sovracaricati pure come è indicato precedentemente.

Le freccie riscontrate in detta prova dinamica variarono da un minimo di 2 mm. ad un massimo di 11 mm. dando quindi un risultato soddisfacentissimo.

Vennero contemporaneamente applicati i biffini ad un traversone inferiore di cadauna travata per constatarne la flessione.

La freccia massima ottenuta, fu di mm. 1 1|2 in confronto di mm. 3 data dal calcolo.

Le prove statiche della travata ferroviaria vennero eseguite nei giorni 6 e 7 corrente coll'intervento della prefata Commissione, e di Rappresentanti la Società delle Ferrovie Meridionali.

Il sovracarico per la prova statica, venne formato da un treno di prova composto di 3 locomotive e da 4 carri.

Ogni campata venne sottoposta a tale sovracarico per circa mezz'ora per ogni esperimento.

Vennero constatate le freccie elastiche sulla mezzeria di cadauna trave, mediante l'applicazione di biffini a *coulisses* e di tubi piezometrici, colle stesse modalità seguite per la travata carrettiera.

Le varie campate vennero sottoposte a prova dapprima isolatamente, poi a due a due accoppiate e poi a due a due alternate.

Le freccie elastiche riscontrate variarono da m|m 22 a m|m 40, mentre quelle teoriche calcolate anteriormente risultavano rispettivamente da mm. 24,5 a mm. 55,2.

Anche in queste prove gli appoggi segnalarono cedimenti minimi di nessuna importanza.

La prova dinamica consistette nel far successivamente transitare il treno di cui sopra, sulla travata, prima a passo d'uomo e poi successivamente con velocità crescenti fino a 40 chilometri all'ora.

Le freccie elastiche constatate in detta prova variarono da un massimo di mm. 38 1|2 ad un minimo di mm. 31.

Anche per la travata ferroviaria vennero constatate, coi biffini, le flessioni dei traversoni, le quali concordarono colle freccie teoriche, essendo risultate di un millimetro.

Infine vennero fatte osservazioni durante la prova dinamica delle vibrazioni della travata, mediante strumenti a cannocchiale, biffini a *coulisses* orizzontali e coll'impiego di 6 apparecchi a rotazione isocrona del prof. Chicchi della Università di Padova, attaccati alle briglie inferiori delle travate, munito cadauno di una matita scorrevole sopra un rullo girevole, questo rivestito di carta.

I risultati ottenutisi colle varie osservazioni e coi diagrammi segnalati dai predetti apparecchi, furono assai uniformi, indicando tutti una vibrazione semplice massima di millimetri 3 e minima di millimetri 0,75 in confronto di millimetri 8 ammessi dal Capitolato.

Esaurite con esito così soddisfacente tutte le prove prescritte del Contratto, veniva fissata per il giorno 9 corrente la visita di ricognizione del ponte.

Data l'importanza dell'opera e il risultato ottenuto, si diede alla visita il carattere di solennità che giustamente le competeva, ed oltre alle persone tecniche vennero invitate ad assistervi le Autorità politiche ed Amministrative delle due Provincie e delle due città di Cremona e di Piacenza, e nel giorno sovraindicato due treni speciali della tramvia recavano dall'una e dall'altra città numerosi invitati. Intervenivano da Cremona gli onor. Deputati Comm. Vacchelli, Cadolini ed il Comm. Gianolio, il Prefetto Comm. Silvagni col Consigliere Delegato cav. Cambieri, il Presidente della

Deputazione Provinciale cav. Zaccaria con vari Membri della stessa; il Sindaco cav. Rizzi con Assessori e Consiglieri Comunali; il Presidente della Camera di Commercio sig. Martinelli; l'Intendente di Finanza cav. Ferrari; l'Ingegnere Capo della Provincia cav. Soldati; pel Comitato Promotore della linea Cremona-Borgo S. Donnino il Presidente avv. Sacchi e l'avv. Ronchei ex-Deputati; il Capitano dei Carabinieri cav. Pellegrini.

Da Piacenza:

Il Consigliere Delegato della Prefettura; il Presidente del Consiglio Provinciale onor. Pasquali ed il Vice-Presidente Ing. Manfredi e vari Membri; il cav. Sterzi rappresentante la Deputazione Provinciale; il Sindaco cav. Quadrelli; il Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale ing. Gonella; il Direttore della tramvia ing. Lusardi, e poi il prof. Chicchi dell'Università di Padova, i comm. Ferrucci, Bussi, De Casa della Commissione collaudatrice, il cav. Cesareni ing. capo del Genio Civile di Cremona, il cav. Beduzzi ing. di Sezione autore del progetto del ponte, l'ing. cav. Sapegno del R. Ispettorato delle Ferrovie, e per le Ferrovie Meridionali i signori ingegneri cav. Gioppo, cav. Bucchia, Cappello e Levi.

Convennero del pari i direttori ed i corrispondenti dei giornali delle due città.

La Società Nazionale delle Officine di Savigliano, costruttrice del ponte e degli accessi, era rappresentata dal suo Presidente cav. ing. Fenolio, dal suo Vice-Presidente cav. Charbonier, dal suo Direttore Gerente cav. ing. Moreno, dal suo ing. capo sig. Röthlisberger e dagli ingegneri Morelli e Bruno.

Visitata l'opera colossale e ammiratane la sua perfetta esecuzione, l'Impresa invitava tutti gli intervenuti ad una refezione in una sala del palazzo di Giustizia, alla fine della quale numerosi furono i brindisi. Dopo un ringraziamento agli intervenuti dell'ing. Fenolio, Presidente della Società, si celebrò da vari oratori l'ultimazione d'un'opera di tanta utilità, si brindò alla fraternità delle due città e provincie congiunte dal ponte, si acclamò alla Società delle Officine di Savigliano ed al suo Direttore ing. Moreno, e si augurò vivamente la sollecita completa utilizzazione del ponte mediante il completamento della ferrovia per Borgo S. Donnino.

E noi uniamo i nostri voti a quelli così autorevoli espressi in quell'occasione perchè, malgrado le ristrettezze attuali, il Governo trovi il modo di compiere la linea Cremona-Borgo S. Donnino; non potendosi ammettere che la spesa fatta di oltre due milioni di lire, per aggiungere al ponte sul Po la travata ferroviaria, resti infruttuosa.

ESPERIMENTI D'ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLE CARROZZE

presso le Ferrovie del Mediterraneo

Da qualche mese è stato iniziato presso le ferrovie del Mediterraneo su alcune carrozze un esperimento di illuminazione elettrica. Crediamo perciò far cosa grata ai nostri lettori col porgere loro alcune informazioni sul detto sistema.

Il sistema è a batterie indipendenti di accumulatori mobili, e appartiene pertanto alla categoria di quelli che hanno il vantaggio di fornire per ogni carrozza una illuminazione autonoma, esente da ogni necessità di giunti e comunicazioni fra le carrozze, e sottratta così ad ogni influenza di smistamenti e manovre, ciò che ha particolare importanza nelle condizioni di esercizio del nostro paese.

Gli accumulatori sono del tipo Huber, a placche perforate, e che è particolarmente indicato a tale uso per la sua caratteristica di accoppiare alla necessaria capacità elettrica, piccolo volume e grande leggerezza. Questi accumulatori sono riuniti e caricati in batterie, e a seconda del numero e della potenza delle lampade da illuminarsi, si può applicare ad ogni carrozza una sola o due batterie, le quali vengono rinchiuse in una cassetta sottoposta al telaio e disposta in modo da evitar loro qualunque scossa o spostamento durante il viaggio. Ogni batteria si compone di nove elementi riuniti in serie, ciascuno formato da 15 placche (7 costituenti il polo positivo, e 8 il polo negativo), e dà una tensione di circa 18 volts; la sua capacità pratica, cioè utilizzabile, è di circa 120 ampères-ore, con una corrente di scarica di intensità compresa fra 15 e 18 ampères. Il peso degli elettrodi di ogni batteria è di 72 chilogrammi; il peso di una batteria completa, comprese le cassette coi coperchi, ecc., è di 110 chilogrammi.

Impiegando lampade ad incandescenza di 3 wolts per candela, quali sono quelle adottate per l'esperimento di cui parliamo, ogni batteria può fornire da 700 a 750 candele-ore, alimentando contemporaneamente 100 candele al massimo.

A due serrafili della cassetta degli accumulatori, posti rispettivamente in comunicazione coi due elettrodi delle batterie, fa capo il filo conduttore principale della corrente, il quale si innalza lungo una testata della carrozza e percorre il cielo della medesima da un'estremità all'altra entro un tubo di ferro; a questo circuito principale si innesta in derivazione ogni lampada mediante un circuito chiuso pure entro un tubetto di ferro. L'applicazione delle lampade si è fatta in modo da utilizzare i fanali già esistenti sulle carrozze, onde in caso di mancato funzionamento degli accumulatori si possa provvedere alla illuminazione colle lampade ad olio ordinarie: perciò non furono alterati nè il tamburo dei vecchi fanali, nè la relativa coppa di cristallo, essendosi soltanto resa questa apribile dall'interno della vettura per comodità di ricambio della lampada. Inoltre a fianco di ogni fanale trovasi collocata entro apposita nuova coppa una seconda lampada di riserva, disponendo la derivazione a guisa che questa venga ad inserirsi automaticamente nel circuito derivato in luogo della lampada normale quando per qualche guasto si produca interruzione nella corrente che percorre la medesima. Solo nella ritirata la lampada di riserva è situata nella medesima coppa di cristallo che quella normale.

L'accendimento e lo spegnimento delle lampade si producono semplicemente stabilendo, o interrompendo rispettivamente la corrente nel circuito principale, mediante un interruttore collocato sopra una testata della carrozza e manovrabile con apposita chiave.

Nel circuito di ogni lampada è inserita una valvola di sicurezza, costituita da un filo di piombo che si fonde quando, producendosi qualche resistenza straordinaria, l'intensità della corrente tenda a superare il limite massimo ammesso per la buona conservazione delle lampade e dei relativi accessori; una valvola simile è inserita nel circuito principale all'origine del filo conduttore nella cassetta degli accumulatori.

Un contatore-orario applicato all'esterno di questa cassetta, e costituito da un orologio che funziona soltanto quando la corrente percorre il circuito ed agisce l'illuminazione, permette di valutare esattamente il numero delle ore per cui le lampade sono rimaste accese dal momento in cui si sono caricati a nuovo gli accumulatori, per modo che si può sempre calcolare il momento in cui la carica dev'essere rinnovata.

Le lampade dei compartimenti sono di 10 candele, e quelli delle ritirate di 5 candele, e così per una carrozza di 1ª classe si ha un complessivo di 40 candele che due batterie di accumulatori possono mantenere accese per circa 30 ore.

Per il caricamento degli accumulatori si è fatto nelle Officine della Rete a Torino un impianto costituito da una dinamo a corrente continua, la quale alla velocità di 1480 giri al 1' può produrre una corrente di 30 ampères e 150 volts, e dai relativi apparecchi per misurare e regolare la corrente con cui si caricano gli accumulatori; tale impianto serve a caricare in 8 ore circa 18 batterie di accumulatori, suddivise in 3 circuiti di carica. Gli accumulatori sono stati fabbricati dalla Ditta Gio. Hensemberger e C. di Monza, depositaria del brevetto degli accumulatori. Tutti gli accessori delle lampade, la dinamo e tutti gli strumenti di misura furono forniti dal Tecnomasio di Milano; le lampade ad

incandescenza escono dallo stabilimento Cruto di Alpignano; per modo che tutto il materiale adoperato proviene dall'industria nazionale.

L'impianto fu fatto intieramente presso le Officine del Servizio del Materiale delle ferrovie Mediterranee in Torino, col concorso del signor ingegnere Tarditi della Società Elettrica Ligure.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta ufficiale del 10 settembre 1892 (N. 212). — **Decreto 14 agosto 1892,** col quale si approvano le variazioni ed aggiunte al piano di risanamento della città di Napoli, le quali implicano le espropriazioni dichiarate supplettive dal Collegio arbitrale con sua sentenza 24 giugno 1891, con facoltà di applicare alle espropriazioni le norme stabilite dalla legge 15 gennaio 1885, N. 2892 (serie 3ª).

— **Decreto 19 luglio 1892,** col quale si modifica l'elenco delle strade provinciali di Roma.

Gazzetta ufficiale del 15 settembre 1892 (N. 216). — **Decreto 4 agosto 1892,** col quale si iscrive nell'elenco delle strade provinciali di Cuneo il tratto della consortile di Valle di Po, da Paesana a Crissolo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione).

Ieri, 16, si tennero a Milano le consuete adunanze del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione della Società.

Il comm. Massa, Direttore generale, annunciò che pel 15 del prossimo ottobre sarà ultimata la perforazione della galleria del Turchino, della linea Genova-Ovada-Asti, cosa che riesce di grande soddisfazione per le non lievi difficoltà che si dovettero superare, le quali potevano far ritardare il compimento dei lavori per l'epoca stabilita nelle convenzioni.

Il Consiglio addivenne poi alla nomina del comm. Villa, membro del Consiglio stesso, a Presidente della Cassa Pensioni.

Il Comitato ed il Consiglio approvarono alcuni contratti di cui diamo notizia nel *Memorandum*.

><

Grande ponte sul Po a Cremona.

Annunciamo che il 20 corrente avrà luogo l'inaugurazione di questo colossale manufatto, onore della scienza e della industria nazionale, con l'intervento dell'on. ministro Genala, di cospicue notabilità tecniche e di numerosi invitati.

In altra parte del giornale pubblichiamo uno speciale articolo descrittivo del ponte, e ragguagliante sulle prove statiche e dinamiche del medesimo.

><

Ferrovia Solmona-Isernia.

(Apertura all'esercizio del tronco Solmona-Cansano).

Domani, 18, viene aperto all'esercizio il tronco *Solmona-Cansano*, di km. 26, appartenente alla linea Solmona-Isernia, il quale comprende le stazioni di *Solmona-Introdacqua*, *Pettorano sul Gizio* e *Cansano*.

Le prime due stazioni saranno abilitate a tutti indistintamente i trasporti in servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria, nonchè ai trasporti dei veicoli e del bestiame; la stazione di Cansano sarà ammessa ai trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità in colli non eccedenti il peso di 100 kg., pure in servizio cumulativo.

Le tariffe e condizioni vigenti sulle grandi Reti sono applicabili anche al nuovo tronco, al quale vengono pure estese le condizioni speciali riguardanti il pubblico, quelle attinenti al Governo e le disposizioni che regolano i viaggi degli onorevoli Senatori e Deputati sulle ferrovie del Regno.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto
per fornitura di ferri minuti d'armamento ferroviario.

Alle ore 10 ant. del 4 ottobre, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinnanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo meridionale, occorrenti per l'armamento della *stazione di Benevento* e dei *tronchi Rionero-Potenza* e *Canzano-Isernia* delle linee Rocchetta Melfi-Potenza e Solmona-Isernia in 4 lotti, come dal seguente quadro:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere di acciaio dolce omogeneo	4,632.74	199,300
2.	Piastre di ferro intermedie e di controgiunto	7,633.36	328,300
3.	Chiavarde di ferro con rosetta	878.65	44,000
4.	Arpioni di ferro speciali, ordinari	3,145.97	141,600

Cauzione: Pel 1° lotto: provv. L. 10,000; def. 20,000
» 2° » » » 16,500; » 33,000
» 3° » » » 2,200; » 4,406
» 4° » » » 7,100; » 14,200

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal Capitolato speciale di appalto 10 luglio 1892.

Luogo di consegna: stazione di Terni.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, approvato con decreto ministeriale 14 giugno 1889, colle successive modificazioni fino al 31 dicembre stesso anno, e di quello speciale in data 10 luglio 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti di questo Ministero.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

(Per un rifornitore alla stazione di Venosa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto riguardante l'impianto di un rifornitore, da stabilirsi nella stazione di Venosa, lungo la linea da Rocchetta Melfi a Gioia del Colle, colla relativa condotta d'acqua dal Vallone di Bagnara.

La predetta Direzione domanda che il progetto venga approvato in linea tecnica, ed anche agli effetti della

dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni. Il rifornitore è proposto del solito tipo, coperto, con 2 vasche a fondo rettangolare e delle dimensioni di m. 6 × 1.60 × 1.60.

><

Linea Eboli-Metaponto.
(Progetto di consolidamento di costa franosa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori di consolidamento della costa franosa lungo la ferrovia, fra le progressive 172.110 e 172.220 e fra le stazioni di *Vaglio*, e di *Brindisi Montagna*, nella linea da *Eboli* a *Metaponto*.

I detti lavori consistono in un sistema di fognatura spinta fino alla zona probabile di scorrimento, munite di cunette murate, atte a prosciugare la intera costa franosa.

La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto, ammonta a L. 65,000; e la predetta Amministrazione ha fatto domanda perchè l'approvazione del progetto stesso debba valere anche come dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni.

><

Percorso del materiale rotabile della Mediterranea.

Durante il secondo trimestre dell'esercizio finanziario 1891-92 il percorso fatto dal materiale rotabile in servizio sulle linee della Rete del Mediterraneo (comprese le Ferrovie secondarie romane) risulta come segue:

Locomotive . . .	Km.	7,723,772
Carrozze	»	31,117,696
Bagagliai	»	7,496,000
Carri	»	65,532,798

><

Servizio cumulativo colla ferrovia di Valseriana.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha dichiarato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie che non ha difficoltà a consentire il servizio cumulativo colla *ferrovia di Valle Seriana* (Bergamo-Ponte della Selva) sotto l'osservanza dei patti e condizioni intervenuti fra di essa e le ferrovie dell'Adriatico.

><

Linea Belluno-Treviso.
(Biglietti per la fermata di Levada).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che venga concessa la istituzione di biglietti di sola andata da e per Venezia alla fermata di Levada, nella linea Belluno-Treviso.

><

Carri di costruzione speciale nazionali od esteri di proprietà privata o noleggiati da privati.

Col giorno 15 corr. entrò in vigore il nuovo regolamento per la circolazione sulle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale, nazionali od esteri, di proprietà privata o noleggiati da privati.

><

Per i reclami circa il transito degli attraversamenti a livello sulle strade provinciali di Pavia e Mortara.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha dato, al dipendente servizio tecnico, opportune istruzioni perchè siano esaminati al più presto possibile, d'accordo col R. Ufficio di Circolo d'ispezione di Milano, gli studi per i provvedimenti definitivi che valgano a togliere ragione ai reclami fatti dalla provincia di Pavia, per le anormalità che si verificano nel transito degli attraversamenti a livello delle strade provinciali presso Pavia e presso Mortara.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per ampliamento della stazione di *Bagni* lungo la ferrovia da *Roma* a *Solmona*, in sostituzione della costruzione di un nuovo fabbricato per l'alloggio del personale della stazione medesima, ammettendo che si possa accettare l'atto di sottomissione dell'Impresa Loni per la esecuzione dei lavori.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espopriazioni possa approvarsi il progetto compilato dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di *Casarsa*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata di L. 396,500.

><

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere:

a) sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Pennati e Confalonieri, per la fornitura di infissi delle case di guardia e dei fabbricati delle stazioni, lungo i tronchi da *Oggiono* a *Camerlata* nella ferrovia da *Lecco* a *Como;*

b) su di una proposta relativa alla questione di applicazione, a carico della Ditta Felice Grondona e Comp. di Milano, della multa contrattuale per ritardo nella consegna di 20 carri serbatoi pel trasporto di vini, dati ad essa in appalto dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, con contratto in data del 31 luglio 1891.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Rinnovazione di concessione).

È stata rinnovata la concessione speciale accordata alla Ditta C. Candiani e Comp., di Milano, per i trasporti di laterizi da *Calcababbio* a *Milano P. G.*, *Milano P. I.* e *Milano P. C.*, alle stesse condizioni precedentemente stabilite.

><

È stata anche rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° settembre corrente, la concessione già accordata nel 1890 alla Ditta Vincenzo Cosenza, per trasporto di olio vegetale da *Badolato* e da *Sant'Andrea* a *Napoli*, alle stesse condizioni stabilite nella convenzione precedente e con estensione delle facilitazioni delle quali trattasi anche alle spedizioni in partenza da *Santa Caterina* e da *Guardavalle* e destinate parimenti a *Napoli*.

(Proposta di aggiunta).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome e per conto anche di quelle delle ferrovie Meridionali e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa il seguente progetto di aggiunta all'articolo 99 delle vigenti tariffe:

« Dopo il secondo capoverso dell'art. 99 delle tariffe è aggiunto il seguente:

« Sono pure soggetti al pagamento della tassa di lire » 0.102 per vagone e per chilometro col massimo di lire » 10.20, i vagoni di portata eccezionale, e cioè da 20 a » 25 tonnellate, che si rendono necessari o sono richiesti » dagli speditori, pel trasporto di grossi pezzi del peso » indivisibile superiore a 15 tonnellate, oppure di colli » di dimensioni tali da non permettere l'uso dei carri a » bilico accoppiati ».

(Per il servizio cumulativo fra l'Italia e la Germania).

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate una domanda della Società italo-germanica (con sede a Francoforte sul Meno) alla quale è affidata la gestione dei depositi di vini nazionali a Berlino, a Monaco di Baviera e ad Amburgo, tendente ad ottenere che la stazione di Alessandria venga ammessa al godimento delle tariffe n. 11 e n. 17, in vigore pel servizio cumulativo fra l'Italia e la Germania.

(Per le merci in arrivo alla stazione marittima di Venezia).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il regolamento e la tariffa di facchinaggio per le merci in arrivo dal mare, nella stazione di Venezia-marittima.

Il regolamento-tariffa è diviso in due parti, cioè: 1° condizioni e norme per le merci in arrivo dal mare e depositate temporaneamente in qualsivoglia località della stazione marittima di Venezia; 2° tariffa di facchinaggio per le merci in arrivo dal mare e non destinate a proseguire per ferrovia.

(Concessione di rinnovazione).

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha accordato, dietro sua domanda, alla Ditta F. Mazzurana e Comp., di Bari, la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni degli anni precedenti, della nota concessione riguardante i trasporti di sansa.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Proposta di acquisto di macchinario per le officine e per i depositi locomotive della Rete Adriatica;

2. Progetto per la costruzione di un cunettone fra i chilometri 257.980 e 258,455 della linea Eboli-Metaponto;

3. Atto di sottomissione della Società esercente la Rete Adriatica per l'ampliamento della stazione di Gioia del Colle a prezzo fatto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Verona-Roverchiara. — È stato firmato in Comune il contratto definitivo colla Ditta Bastogi per la costruzione della linea ferroviaria Verona-Roverchiara, interessante la fabbrica vetri di San Giovanni Lupatoto; si tratta di una spesa di L. 800 mila circa; per un quarto circa assunta dai Comuni, per un quarto da azionisti, per metà dalla Ditta costruttrice.

Funicolare da Rocca a Monreale. — Il Prefetto di Palermo aveva nominato una Commissione tecnica composta dei signori: O. Tiby, Presidente; D. Roglieri, G. Imperatori, G. Borgese e G. Biondolillo, con incarico di procedere alla visita di ricognizione della ferrovia funicolare da Rocca a Monreale. Ora sappiamo che la detta Commissione, effettuata la visita, manifestò il parere che non venga ancora aperta all'esercizio la nuova funicolare, perchè occorre provvedere alla esecuzione dei lavori indispensabili per la sicurezza dei viaggiatori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Il Dipartimento federale delle ferrovie ha ricevuto una nuova domanda di concessione per il passaggio del Sempione. Secondo il progetto quella ferrovia (parte a ingranaggio e parte ad adesione), partirebbe in Briga dalla ferrovia Giura-Sempione; il punto terminale della ferrovia sul territorio italiano sarebbe Domodossola. Lunghezza complessiva da Briga a Domodossola, 57,7 chilom. La sezione più ripida sarebbe costrutta ad ingranaggio. Il tunnel più grande avrebbe una lunghezza di 8500 metri. Le spese complessive sono preventivate in 30 milioni di franchi. La concessione è chiesta dal signor Masson, banchiere di Losanna.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale ha invitato le Amministrazioni delle ferrovie svizzere a non ammettere, senza una speciale autorizzazione del Dipartimento federale delle ferrovie, i treni speciali provenienti dall'estero, qualunque ne sia il genere e la provenienza.

In seguito a questo invito, la Direzione della Ferrovia Centrale ha rifiutato l'ammissione di un convoglio speciale di pellegrini belga che era stato annunciato per il 10 settembre corr. a destinazione di Zurigo-Einsiedeln.

— *Il disastro di Mönchenstein.* — La Camera d'accusa del Tribunale di Basilea-Campagna, a cui era stato deferito il giudizio sulla responsabilità nel noto affare del disastro di Mönchenstein, ha emesso un decreto con cui dichiara non esservi luogo a procedere per detto accidente, prosciogliendo in tal modo da qualsiasi responsabilità penale e civile la Società ferroviaria ed i suoi organi.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Mostaganem a Tiaret.* — Il giorno 29 agosto u. s. la Commissione ufficiale, presieduta dall'Ispettore Generale di Ponti e Strade, sig. Doniol, ha proceduto alla visita di ricognizione dei lavori dell'ultima sezione della linea da Mostaganem a Tiaret (sezione destra della Marina) e ne ha proposto l'apertura all'esercizio per il 15 settembre corrente.

— *Linea da Die a Aspres-lès-Veynes.* — L'apertura della linea da Die a Aspres-lès-Veynes, i lavori della quale sono quasi terminati, non avrà luogo quest'anno, come si era stabilito, ma nel 1894. Ad un punto della linea, lo scorrimento d'una montagna non permettendo di consolidare sufficientemente il binario, ad onta dei lavori di sostegno fatti, la Compagnia P. L. M. ha deciso il traforo d'un tunnel, la cui esecuzione richiede un paio d'anni.

In caso di mobilitazione, però, la linea sarà usata per i trasporti militari.

— *Linea Havre-Dieppe.* — In seguito ad un intervista col Presidente del Consiglio, il Ministro dei Lavori Pubblici, Viette, ha dato ordine di incominciare i lavori di costruzione della linea che deve riunire Le Havre a Dieppe e che è compresa nel programma dei lavori previsti per l'anno venturo.

Si darà così lavoro agli operai dell'Havre attualmente disoccupati in causa dell'epidemia colerica.

Ferrovie Russe. — I giornali russi riferiscono la voce che il Governo voglia impiantare, sulle varie linee ferroviarie, il servizio di quarta classe, come esiste in Germania, in ragione di tre quarti di copecca per persona, per ogni *versta*.

Un recente *ukase*, ordina che tutto il materiale da impiegarsi per le ferrovie dell'Impero sia, d'ora innanzi, di esclusiva fabbricazione russa, e ciò per proteggere l'industria nazionale.

Strade ferrate austriache. — *Riforma delle tariffe per viaggiatori.* — La Direzione Generale delle Strade Ferrate Austriache dello Stato sta studiando una riforma delle tariffe pei viaggiatori. Il risultato di questo studio sarà sottomesso al Consiglio delle Strade Ferrate nella sua prossima sessione d'autunno.

Le basi della riforma si possono riassumere così: Il traffico locale, come quello delle Strade Ferrate dell'Ovest e dell'Imperatore Francesco Giuseppe non sarebbe gravato da aumenti considerevoli sulle tariffe attuali; per contro, il traffico a grande distanza godrebbe delle riduzioni tali da provocare un aumento nel traffico che la tariffa a zone attuale non ha potuto produrre.

Per il traffico locale, la tassa minima, per viaggio in 3ª classe resterebbe fissa a 10 kr. (lire 0.15), ma il percorso corrispondente sarebbe limitato a 10 chilometri, e ciascun chilometro percorso in più costerebbe un *kreutzer* in più. Per il traffico a grandi distanze, la tariffa a zone sarebbe abbandonata e sostituita con delle tariffe proporzionali (a scala), stabilite in modo che l'unità di tariffa per chilometro diminuisca a misura che la distanza percorsa aumenta.

Ferrovie Ungheresi. — *I danni delle tariffe a zone.* — Secondo l'*Eisenbahn Zeitung* di Vienna, il ministro ungherese delle finanze, Weckerlé, che, dopo la morte di De Baross, ha l'*interim* del Commercio, ha constatato che il sistema delle tariffe a zone ha dato luogo a delle gravi spese per il materiale rotabile.

Avrebbero necessitato quasi 10,000 carri del costo di 15 milioni di franchi, 100 locomotive e circa 500 vetture per viaggiatori, in tutto una spesa di almeno 20 milioni. Inoltre le stazioni dovettero essere ingrandite, dei nuovi binari impiantati, ecc.... dimodochè, quantunque non si possa ancora stabilire un conto esatto, il ministro Weckerlé giudica che le spese che furono necessarie per adattare la tariffa a zone, raggiungeranno i 75 milioni.

Cosa diventano, in presenza di questa enorme spesa, i brillanti risultati magnificati così pomposamente dopo il primo anno di funzionamento del sistema?

Ferrovie Inglesi. — *Estensione del Metropolitano fino a Londra.* — La linea costrutta per il Metropolitano da Londra a Aylesbury è stata aperta all'esercizio sino dal primo del corrente mese. L'apertura di questa linea ha una importanza considerevole perchè essa fa parte di una linea destinata a far giungere la Manchester-Sheffield and Lincolnshire Railway fino a Londra.

Strade ferrate del Belgio. — *Linea Louvain-Diest.* — La Società Nazionale delle Strade Ferrate vicinali ha ottenuto, con decreto reale del 29 agosto, la concessione della linea da Louvain a Diest.

I comuni nei quali passerà la linea sono: Becquevoort, Caggevine-Assent, Hauwaert, Lubbeck, Meensel-Kieseghem, Winghe-Saint-Georges, Thielt-Notre-Dame, Molenbeek-Weersbeek, Louvain, Linden, Vellenberg et Cortryck-Dutzel.

Strade Ferrate Tunisine. - La conferenza consultativa ha terminato i suoi lavori il 5 corrente ed ha emesso voti per la costruzione di 424 chilometri di strada ferrata, e chiesto:

1° L'esecuzione urgente della linea di Biserta;

2° La riduzione allo scartamento di 1 metro della linea Tunisi-Hammam-Lif e il prolungamento da Soliman a Menjel della linea che sarà ulteriormente continuata a Kelibia; queste due linee costrutte a spese del Governo tunisino;

3° L'impianto d'una rete a scartamento ridotto costrutta ed esercitata dal Governo tunisino, comprendente Tunisi a Nebeul per Mornag, Kangat, Grombalia e Hammamet; poi della linea da Tunisi a Sousse per Zaghonan, Ramel, Eufida; e infine il tronco da Zaghonan al piano del Fans;

4° L'impianto d'una linea da Sousse a Kaironau;

5° Da Sousse a Mokine, da continuarsi in seguito fino a Sfax.

Questi lavori saranno effettuati mediante fr. 22,600,000, provenienti dalla riserva e da una parte della conversione, che raggiunge 10 milioni di franchi.

Ferrovie Boliviane. — La *Peruvian Corporation* ha ottenuto la concessione per la costruzione d'una strada ferrata da La Paz a Puerto-Desaguadera, sul lago di Titicaca. Il Governo ha dato la concessione per 20 anni, al termine dei quali potrà riscattare la linea per il costo d'impianto aumentato del 15 p. 0|0. Come compenso di questa clausola il Governo garantisce un interesse del 6 0|0 sul capitale di primo impianto e s'impegna a non concedere altre strade ferrate sopra un raggio di 50 chilometri da ciascuna parte del binario.

Ferrovie Chinesi. — *Appalti e forniture.* — Da un rapporto che la nostra R. Legazione a Pechino ha recentemente inviato al Ministero degli esteri ricaviamo alcune notizie concernenti prossimi appalti di costruzioni ferroviarie e fornitura di relativo materiale per la China.

Una linea a scartamento ridotto, sotto gli auspici del vicerè di Tientsin, dovrà essere costruita nella direzione di Kirin (Mongolia), prolungandosi all'uopo quella già attualmente in esercizio fra Tientsin e le miniere di Kaiping. Per ora si è messo mano ad un primo tronco da Kaiping a Shanhai-kuan, della lunghezza di circa 130 chilometri, e per questo già si fecero alcuni appalti per forniture di rotaie e di un ponte metallico. Non è annunciato, per adesso, alcun nuovo concorso; ma, trattandosi di un progetto che si estende per oltre 1200 chilometri, e la cui esecuzione, condotta a economia, richiederà molti anni, non mancheranno occasioni agli industriali di ogni nazione che intendessero parteciparvi.

L'Amministrazione costruttrice, da quanto risulta, suole pubblicare appalti soltanto per le rotaie e per i ponti metallici di maggior dimensione. Per gli altri materiali, la sede ordinaria delle ordinazioni è a Londra, sicchè gl'industriali italiani che intendessero concorrere a tali forniture dovranno per gli occorrenti ragguagli rivolgersi al rappresentante degli Imperial Chinese Railways, residente in quella capitale (Mr. I. Wittail, 9, Fenchurch Avenue, Londra E. C.).

Quanto ai vagoni e altri veicoli, la nostra Legazione ritiene che, almeno finora, essi vengano costruiti sul luogo, con materiali in parte importati dal Giappone; sicchè, in vista anche della notevole economia dei trasporti, sembra difficile per essi una concorrenza delle manifatture europee. Sapendo però che i rotabili sono uno degli articoli nei quali la nostra industria ha ottenuto altrove buoni successi, la Legazione stessa si riserva di raccogliere in proposito più esatte informazioni.

Notizie Diverse

Per i lavori del Tevere. — In considerazione della importanza dei ponti che il Governo deve eseguire in Roma in forza della legge del 1890, il Ministro dei Lavori Pubblici, con decreto in data del 3 settembre, ha costituito nell'ufficio per la sistemazione del Tevere una nuova sezione per i ponti urbani, affidandone la direzione al cavaliere Paolo Emilio De Sanctis, ingegnere del Genio Civile, il quale, di ritorno dal Congresso internazionale di navigazione interna tenutosi a Parigi, ha assunto subito la direzione della sezione e dei lavori del nuovo ponte Umberto.

Per i porti, spiaggie e fari. — La Commissione ministeriale, incaricata dello studio di uno schema di regolamento per la esecuzione della legge 16 luglio 1884 sui porti, spiaggie e fari, ha compiuto i suoi lavori approvando definitivamente lo schema di regolamento che sarà sottoposto al ministro Genala.

La bonifica di Burana. — Nel n. 36 del *Monitore* abbiamo informato i lettori dell'accordo addivenuto tra i Rappresentanti del Consorzio interprovinciale per la bonifica di Burana ed i delegati governativi per la ripresa dei lavori.

Trattandosi di un'opera importantissima, crediamo utile dare maggiori particolari sui lavori già eseguiti e sul progetto finanziario proposto dal Governo ed accettato dai Consorzi interessati.

La bonificazione di Burana, la quale interessa, oltre la provincia di Ferrara, anche quella di Mantova e di Modena,

doveva essere eseguita in nove anni da parte dello Stato, col rimborso per parte dei Consorzi interessati dei 3|5 della spesa totale da effettuarsi in 30 esercizi.

Nel 1885 il Governo cominciò i lavori, dando esecusione al progetto del cav. Italo Maganzini, ingegnere del Genio Civile e direttore dei lavori di Burana.

Dal 1885 al principio di quest'anno, epoca in cui furono sospesi i lavori, si eseguirono le seguenti opere:

In provincia di Ferrara e Modena per . L. 462,463.42
Sono cominciate in provincia di Modena opere per le quali fino ad ora si spesero . » 1,207,776.63
Ne sono già appaltate per . . . . . » 1,432,000.00
In provincia di Ferrara poi sono in corso lavori per . . . . » 8,326,717.58
Di cui furono già eseguiti per . . . » 4,656,717.58
In Ferrara devonsi ancora cominciare lavori per . . . . » 3,840,000.00
E nelle provincie di Modena e Ferrara devonsi pure cominciare altri lavori per » 3,690,000.00

Per i lavori ancora da farsi per compiere la bonifica occorrono quindi L. 12,632,000.

L'attuale ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, apprezzando la importanza della cosa, volle studiare il modo per giungere ad una soddisfacente soluzione, senza aggravare attualmente il bilancio, e perciò incaricò il cavaliere Italo Maganzini, ingegnere-capo del Genio Civile di Ferrara, progettista e direttore dei lavori di bonificazione di Burana, a presentare un piano ai Consorzi interessati, Burana, Carbonara, Pilastri, Sermide, Revere, su queste basi. I suddetti Consorzi federati rimborseranno il Governo dei quattro milioni, importo delle loro quote passive per la totalità dei lavori fatti e da farsi; eseguiranno i rimanenti lavori anticipando la spesa di otto milioni, la quale sarebbe poi rimborsata dal Governo all'Istituto di credito sovventore in trenta annualità. Questo in conciso il piano che dal cavaliere Maganzini fu sottoposto ai Consorzi interessati e da questi accettato all'unanimità.

La bonificazione, qualora riesca questo progetto amministrativo-finanziario, sarà compiuta in tre anni, e gli interessati avranno per un trentennio l'aggravio massimo di lire 4 per ettaro. I loro terreni quintupleranno di valore, i prodotti saranno sicuri ed abbondantissimi e l'igiene, la viabilità, la sicurezza guadagneranno il cento per uno.

Nell'anno attuale, nei 69,369 ettari del terreno bonificando, i soli allagamenti della primavera portarono un danno di circa due milioni.

Traffico del canale di Suez. — Nel precedente numero abbiamo dato il movimento di transito per il canale di Suez nei primi sette mesi, da gennaio a luglio incluso. Ora possiamo aggiungervi il prodotto del mese di agosto comparativamente al corrispondente del 1891.

Nel mese di agosto 1892 transitarono 256 navi che diedero un prodotto di franchi 5,420,000 contro 322 navi e franchi 6,460,000 del corrispondente agosto 1891.

Lavori nel porto di Douvres. — I lavori d'ingrandimento di questo porto sono incominciati negli ultimi giorni dello scorso luglio. Il contratto firmato il 12 luglio valuta il costo dei lavori a 10 milioni di franchi. La costruzione della gettata dell'est durerà 6 anni e costerà lire 500,000 all'anno. Tutti i blocchi di bitume saranno fatti a Douvres. Dopo la gettata dell'est si costruirà l'avamporto, ed allora il porto di Douvres potrà ricevere tutte le più grandi navi.

Un treno d'oro. — Le strade ferrate americane hanno effettuato dal 4 al 9 agosto u. s un trasporto d'un genere eccezionale, sul quale i giornali americani pubblicano dei particolari curiosi che possono interessare i nostri lettori.

Il dipartimento del *Post office* degli Stati Uniti ha trasportato 20 milioni di dollari d'oro, cioè cento milioni di franchi, da S. Francisco a Nuova-York in una sola spedizione, caricata sopra un treno diretto speciale che ha seguito le linee della Southern Pacific, dell'Union Pacific, della Chicago Burlington and Quincy, della Lake Shore and Michigan Southern e della New-York Central and Hudson River. Quest'oro era trasferito dal Sotto-Tesoro di S. Francisco al Sotto-Tesoro di Nuova-York.

Il treno si componeva di 4 vagoni portanti 10 tonnellate ciascuno; ogni vagone era accompagnato da un sopraintendente divisionario della Railway Mail Service con 9 guardiani armati.

La durata del transito è stata di 4 giorni, 13 ore e 16 minuti. L'oro era chiuso in casse di 40,000 dollari ciascuna, pesanti circa 125 libbre americane e ciascun vagone conteneva 125 casse.

Il costo totale del trasporto è stato, dicono, di 17,500 franchi. La *Compagnie expresse Wells-Fargo* ne aveva domandato 300,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segnamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 16,500 per mettere in condizione di regolare esercizio il tratto di binario da Lucca a Carasomma, fra i km. 0.303.06 e 6.642.87 della ferrovia da Lucca a Viareggio;

L. 16,000 per l'impianto di una condotta di acqua potabile in servizio della stazione delle Caldine e di due case cantoniere lungo la ferrovia da Faenza a Firenze;

L. 10,140 per la soppressione di due dei tre attraversamenti della condotta d'acqua potabile di proprietà dei Comuni consorziati di Terno e di Chignolo d'Isola con la ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno e per sistemare il terzo.

Rete Mediterranea. — L. 65,000 * per lavori di consolidamento della costa franosa lungo la ferrovia fra le progressive 172.110 e 172.220 e fra le stazioni di Vaglio e di Brindisi Montagna, della linea Eboli-Metaponto;

Progetto * d'impianto di un rifornitore per la stazione di Verona;

L. 49,200 per l'ampliamento del sottovia di Cedrate in stazione di Gallarate, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno;

L. 12,900 per la regolarizzazione dei piazzali esterni e della piccola velocità nelle stazioni di Padula, Montesano e Casalbuono, dei piazzali di alcune case cantoniere e garette e per il rialzamento di alcuni argini e rampe di accesso di passaggi a livello nel tronco Tegiano-Casalbuono della linea Sicignano-Castrocucco;

L. 7040 pei lavori occorrenti a riparare i guasti causati all'argine stradale dalle acque del Rio Pra Sottano, presso la stazione telegrafica Sella, nella ferrovia da Savona a Bra;

Spesa occorrente per la costruzione di un pozzo di assorbimento per l'esito delle acque piovane che si raccolgono sotto il sottovia del Mandrione, al chilometro 3 256 della ferrovia da Roma a Napoli.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 91,786.22 pei lavori d'innesto per la nuova linea per Lucca (Lucca-Viareggio);

L. 7900 per opere di difesa al 2° ponte sul torrente Gesso (Cuneo-Ventimiglia);

L. 2250 per sbancamento trincea alla progressiva 54.860 presso Crusinallo (Gozzano-Domodossola);

L. 87,600 per l'impianto stazione definitiva di Reggio città.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea (22 settembre, ore 10 ant.). — Per lavori di costruzione di galleria artificiale fra le stazioni di Balvano e Bellamuro. Importo L. 142,000.

Ministero dei Lavori Pubblici (4 ottobre, ore 10 ant.). — Appalto ad unico incanto * per la fornitura di stecche, corniere, piastre di ferro intermedie, chiavarde di ferro, arpioni di tipo meridionale, occorrenti per l'armamento della *stazione di Benevento* e dei tronchi Rionero-Potenza e Canzano-Isernia.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Alla ditta Rizzani Leonardo i lavori complementari del tronco Sedico-Bribano a Belluno ed i lavori di completamento del tronco Cornuda-Alano-Fener della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

Rete Mediterranea. — Alla ditta Gasti Carlo l'appalto dei lavori di difesa della ferrovia Savona-Bra in stazione di Ferrania contro il rio Pra-Sottano col ribasso del 20.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

Alla Ditta Lattarulo Napoleone di Taranto, l'appalto per la costruzione di una casa cantoniera presso Taranto, col ribasso del 18 65 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Taverna Luigi di Alessandria, l'appalto lavori di riparazione del soffitto e sovrastante pavimento del *buffet* di Alessandria, col ribasso del 10.25 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Adriatica. — Barni Vibio, per la esecuzione dei lavori relativi all'impianto di una piattaforma del diametro di m. 16 nella stazione di Chiusi lungo la ferrovia da Roma a Firenze;

Castori Daniele, per la costruzione di una briglia allo sbocco del ponte Canale al chilometro 33.988 della ferrovia da Foligno a Terontola;

Niccolai Torello, per la esecuzione dei lavori occorrenti al consolidamento del corpo stradale al chilometro 58 443 della linea Bologna-Firenze, presso l'imbocco Bologna della galleria delle Capanne;

Rosselli Antonio, per la provvista e per il carico sui vagoni di mc. 950 di ghiaia vagliata da impiegarsi a completamento della massicciata del tronco da Fornovo a Berceto, nella linea da Parma a Spezia;

Tenaglia Giovanni, per la costruzione di un viadotto in muratura, in nove archi, della luce di m. 8 ciascuno, al chilom. 49.600 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

Vannucchi Augusto, per la esecuzione dei lavori occorrenti all'impianto del servizio di transito delle merci a piccola velocità nella stazione di Lucca.

Rete Mediterranea. — (*Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, del 6 corrente*). — Con la Società Alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni, per fornitura di N. 100 assi diritti in acciaio Martin Siemens;

Con la Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di 20 grues idrauliche isolate in ghisa;

Con la Ditta Marelli Luigi, di Milano, per fornitura di quintali 6600 di legna da fuoco in pezzi;

Con la Ditta Ghiglione Vincenzo, di Ceva, per riparazione al rivestimento della galleria delle Mollere, fra le stazioni di Sale e Ceva;

Con la Ditta Poccardi Giuseppe e C., di Torino, per fornitura di kg. 500,000 di ghisa fusa greggia;

Con la Ditta Rimoldi Luigi, di Milano, per fornitura di noce greggio e di legno dolce;

Con la Ditta Zaffaroni Alfredo, di Milano, per fornitura di chilogrammi 250 di spugne;

Con la Ditta Alfano Raffaele, di Bernalda, per consolidamento falda a monte della trincea fra Ferrandina e Pisticci;

Con la Ditta Zuretti Carlo, di Bra, per sgombero cunette sulla tratta Narzole Bra.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Montorio Veronese (20 settembre, ore 9 ant., 2ª asta per deserzione d'incanto). — Appalto dei lavori di costruzione d'un fabbricato ad uso Municipio e scuole. Importo L. 54,882.16. Fatali 28 settembre ore 3 pom.

Consorzio stradale di Val Macra — Cuneo — (21 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del tronco comunale obbligatorio da Pruzzo ad Acceglio. Importo ridotto lire 150.653.14 (v. n. 33).

Prefettura di Rovigo (24 settembre, ore 10 ant.). — Appalto (fra le società cooperative di produzione e lavoro) del lavoro urgente di ritaglio frontale dell'argine e asporto della banca del vecchio argine e ringrosso d'argine; rialzo della banca e costruzione della sotto banca del nuovo argine nella località ritiro Moriconda-Galena S. Michele, fra gli stanti 22 e 27 per m. 821.25 in sinistra di Po nei comuni di Melara e Bergantino.

Prefettura di Parma (27 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi pel prolungamento a valle della difesa frontale di Torricella di Sissa di fronte all'argine destro di Po, denominato di Bezze (m. 300). Importo L. 53,900. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Catania (27 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie circostanti alla nuova Dogana di Catania Importo L. 77,666.98. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Alfonsine - Ravenna — (30 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo cimitero. Importo L. 41,875.48. Cauzione provvisoria L. 4500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 21 ottobre, ore 11 ant.

Municipio di Butera — Caltanissetta — (8 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione della intercomunale Butera-Riesi, ecc. Importo ridotto L. 87,645.70.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società industriale Hawthorn Guppy, Napoli, 2 arganelli per tonneggio, L. 5200;

Contesso Vincenzo, Spezia, chiodi, chiodetti e pernotti di ferro L. 23,653.08;

Guglielmo Lindemann, Bari, fucine portatili, L. 8264.89;

Stewart et Clydesdale, Glasgow, 70 tubi di ferro galvanizzato, L. 1750.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			7mbre 10	7mbre 17
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 668.50	670
» »	Mediterranee		» 540	540
» »	Sicule		» 610	610
» »	Sarde (preferenza)		» 285	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 305	300
» »	Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 547.50	547.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 281	281
» »	Novara-Seregno		» 68	68
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 315	317
» »	»	2ª emiss.	» 298.50	300.50
» »	Centrale Toscana		» 483.50	519
» »	Mediterranee 4 0[0		» 441.50	444
» »	Meridionali		» 307	307.25
» »	Sarde, serie *A*		» 307.50	308.50
» »	» serie *B*		» 302.50	304.50
» »	» 1879		» 300.50	301.50
» »	Pontebba		» 452.50	452.50
» »	Nord-Milano		» 260	260
» »	Meridionali Austriache		» 325	325
» »	Gottardo 4 %		» 103.75	103

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

2 ottobre — **Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. in Monza.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La cedola N. 43 delle obbligazioni, serie *A*, in L. 7.50 sarà pagata dal 1° ottobre in L. 6.29 nette. Saranno del pari pagate le seguenti cedole:

N. 28 delle obbligazioni, emissione 1879 in L. 6.32
» 22 » 1ª » 1882 » »
» 20 » 2ª » 1882 » »

Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° ottobre saranno pagate: in L. 11.25 la cedola N. 11 delle obbligazioni e in L. 500 le obbligazioni della serie *M* state estratte.

Strada ferrata Mortara-Vigevano. - Dal giorno 21 settembre corrente presso la *Banca Lomellina* in Vigevano e presso la *Banca Giuseppe Antonio Musso* in Torino, si effettuerà il pagamento di L. 11.25 caduna azione sociale in saldo del dividendo 1892, contro rimessione del relativo vaglia N. 76 in scadenza al 20 settembre stesso.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Settembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Media	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Viaggiatori	1,742,623 62	1,557,302 89	+ 185,320 73	66,960 70	105,061 43	— 38,100 73
Bagagli e cani	61,756 66	60,419 42	+ 1,337 24	895 93	3,139 83	— 2,243 90
Merci a G.V. e P.V. acc.	273,065 95	275,856 63	— 2,790 68	7,231 67	17,483 04	— 10,251 37
Merci a P. V.	1,480,441 57	1,438,891 10	+ 41,550 47	49,276 50	113,310 73	— 64,034 23
TOTALE	3,557,887 80	3,332,470 04	+ 225,417 76	124,364 80	238,995 03	— 114,630 23
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Settembre 1892.*						
Viaggiatori	10,477,067 61	10,036,822 38	+ 440,245 23	396,131 98	711,953 25	— 315,821 27
Bagagli e cani	422,756 31	408,170 01	+ 14,586 30	10,430 98	24,047 74	— 13,616 76
Merci a G. V. e P.V. acc.	1,959,873 09	1,993,131 15	— 33,258 06	65,407 84	121,813 28	— 56,405 44
Merci a P. V.	10,517,119 38	9,766,033 09	+ 751,086 29	399,823 14	831,256 42	— 431,433 28
TOTALE	23,376,816 39	22,204,156 63	+1,172,659 76	871,793 94	1,689,070 69	— 817,276 75
Prodotto per chilometro						
della decade	848 94	802 42	+ 46 52	137 12	361 57	— 224 45
riassuntivo	5,577 86	5,346 53	+ 231 33	961 18	2,555 33	— 1,594 15

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	88,782 00	1,801 00	15,987 00	135,035 00	259 00	241,864 00	609 00	397 00	**1892** . . . L. 241,864 00
1891	101,691 00	2,064 00	11,521 00	143,262 00	241 00	258,579 00	609 00	425 00	**1890** . . . » 250,633 00
Differenza nel **1892**	— 12,909 00	— 263 00	+ 4,666 00	— 8,227 00	+ 18 00	— 16,715 00	»	— 28 00	*Differ.* in + / — 8,769 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1892									
1892	603,175 00	12,213 00	82,512 00	654,620 00	6,429 00	1,553,949 00	609 00	2,231 00	**1892**. . . L.1,358,949 00
1891	601,446 00	11,714 00	78,073 00	650,923 00	5,836 00	1,347,992 00	609 00	2,213 00	**1890**. . . »1,351,264 00
Differenza nel **1892**	+ 1,729 00	+ 499 00	+ 4,439 00	+ 3,697 00	+ 593 00	+ 10,957 00	»	+ 18 00	*Differ.* in + / — 7,685 00
RETE COMPLEMENTARE									
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	21,600 00	253 00	1,510 00	6,917 00	14 00	30,294 00	247 00	123 00	**1892** . . . L. 30,294 00
1891	18,242 00	181 00	1,071 00	4,645 00	756 00	24,895 00	178 00	140 00	**1890** . . . » 19,776 00
Differenza nel **1892**	+ 3,358 00	+ 72 00	+ 439 00	+ 2,272 00	— 742 00	+ 5,399 00	+ 69 00	— 17 00	*Differ.* in + / — 10,518 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1892									
1892	126,699 00	1,106 00	8,671 00	32,058 00	190 00	168,724 00	221 00	763 00	**1892** . . . L. 168,724 00
1891	102,473 00	929 00	6,324 00	25,051 00	845 00	135,622 00	144 00	942 00	**1890** . . . » 99,323 00
Differenza nel **1892**	+ 24,226 00	+ 177 00	+ 2,347 00	+ 7,007 00	— 655 00	+ 33,102 00	+ 77 00	— 179 00	*Differ.* in + / — 69,401 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Agosto* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,419.60	14,340.05	2,212.25	1,185.60	3,615.20	5,412.20	7,777.05	5,386.90	2,685.45	5,380.90	4,381.40	1,011.40
Bagagli e Cani	92.75	319.65	65 10	11.25	31 85	7.15	86.35	95.40	63.20	81.45	89.55	6.15
Merci a G. V. e P. V. Accel.	618.30	4,747.50	189.70	183.60	561.15	71.80	233.00	613.25	416.45	965.15	418.60	81.65
Merci a P. V.	4,985.60	7,928.65	1.318.85	1,418.25	1,212.70	48.65	981.90	2,144.85	1,989.70	1,741.65	1,781.10	518.75
Totali	10,116.25	27,335.85	3,785.90	2,798.70	5,420.90	5,539,80	9.078.30	8,240.40	5,154.80	8,169.15	6,670.65	1,617.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 24ª Decade — dal 21 al 31 Agosto 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.304.444 48	51.397 17	409.953 61	1.442.206 04	15.505 88	3.223.507 18	4.226 00
1891	1.266.195 79	53.576 29	359.801 90	1.578.986 69	14.634 24	3.273.194 91	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 38.248 69	— 2.179 12	+ 50.151 71	— 136.780 65	+ 871 64	— 49.687 73	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	23.097.425 16	1.104.746 95	7.097.244 24	30.103.321 56	330.595 41	61.733.333 32	4.226 00
1891	24.179.970 06	1.105.740 07	7.207.517 98	29.848.062 98	327.574 49	62.668.865 58	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.082.544 90	— 993 12	— 110.273 74	+ 255.258 58	+ 3.020 92	— 935.532 26	+ 22 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	98.878 52	2.219 83	18.724 48	250.265 43	22.118 65	392.206 91	1.138 21
1891	95.790 68	2.631 17	18.122 25	297.493 30	25.265 19	439.302 59	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 3.087 84	— 411 34	+ 602 23	— 47.227 87	— 3,146 54	— 47.095 68	+ 120 70
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.409.930 50	33.658 05	406.184 54	2.242.673 97	52.360 35	4.144.807 41	1.013 13
1891	1.465.781 72	35.887 26	407.313 37	2.285.604 51	58.038 54	4.252.625 40	997 87
Differenze nel 1892	— 55.851 22	— 2.229 21	— 1.128 83	— 42.930 54	— 5.678 19	— 107 817 99	+ 15 26

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	674 03	711 00	— 36 97
riassuntivo.	12.574 25	12.864 89	— 290 64

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 85	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	9 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		8 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo . . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 18 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm Ing FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 135
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 364
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 48
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Canello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . .
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 29
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 140
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 108
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcium*e, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 108
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Fonte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . 12
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
29 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministero dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rodrigue . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Araclerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Monico . . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cornagli . 14
Id. presso Terni, impresa Centorini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cogna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marocca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . :00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8200
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia (*) 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124306

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m. l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, sterche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(*) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 24 Settembre 1892. NUM. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

APPUNTI SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE DEL 1885

Riproduciamo la seconda parte dello studio del nostro egregio amico, ing. comm. Alfredo Cottrau, sulle ferrovie italiane. Nel numero 37 del *Monitore* sotto il titolo: *Appunti sulle ferrovie italiane* abbiamo riassunto la prima parte che accennava sommariamente al sorgere delle prime ferrovie, e delle prime società nazionali; questa, invece, che tratta delle Convenzioni del 1885, argomento, per il nostro giornale, di molto maggiore interesse, crediamo utile, anzichè riassumerla, di testualmente riprodurla dalla *Nuova Antologia*:

***

Le tre grandi Società esercenti *Mediterranea*, *Adriatica* e *Sicula* sono state create con la legge 27 aprile 1885, votata dalla Camera dei Deputati dopo 65 giorni di discussioni appassionatissime, con soli 226 voti favorevoli contro 202 contrari. È da notarsi però che se alcuni dei 202 oppositori criticarono più che altro il sistema misto *della proprietà allo Stato* e *dell'esercizio ai privati*, per contro varii dei 226 che votarono in favore del Governo si sarebbero schierati contro, se si fosse trattato di alienare in favore delle nuove Società la *proprietà* dei 5890 chilom. (1) di ferrovie che al 31 dicembre 1884 appartenevano allo Stato.

Se adunque ora è lecito di discutere se non sarebbe stato preferibile giungere nel 1885 ad una diversa organizzazione, più ardita forse, ma definitiva però per la stessa sua natura, ossia, o *tutto allo Stato*, o *tutto all'industria privata;* è equo altresì riconoscere che la soluzione, creata dalla legge 27 aprile 1885, fu per così dire, in gran parte *imposta* dalle condizioni politiche del nostro Parlamento in quei momenti (1).

Oltre a che le recriminazioni postume non hanno mai servito a nulla; ed ora si tratta semplicemente di studiare il modo di cavare il maggior possibile profitto dallo stato attuale delle cose.

Al 31 dicembre 1884 i *prezzi di costo* delle 4 reti che sono state poi distribuite nel 1885 fra le tre nuove società esercenti erano valutati così in cifre tonde:

Rete *Alta-Italia*, in gran parte di proprietà assoluta dello Stato . . . . . . L. 1,228,433,000
Rete *Romane*, in gran parte di proprietà assoluta dello Stato . . . . » 528,614,000
Rete *Calabro-Sicule*, di proprietà assoluta dello Stato . . . . » 398,000,000
Rete *Meridionali*, di proprietà assoluta della Società omonima . . . . » 511,031,000

La cifra di 511,031,000 lire delle Meridionali è quasi certamente pressochè esatta, una società anonima dovendo forzosamente tener conto nella sua contabilità di tutti gli elementi che costituiscono il suo *Dare* ed *Avere*.

Per contro è assai probabile che il costo complessivo, 2155 milioni che, secondo i calcoli del Governo, rappresentava a quell'epoca la spesa effettiva erogata per le linee Alta-Italia, Romane e Calabro-Sicule era sensibilmente inferiore al vero (2).

Ed infatti, la cifra di 2155 milioni rappresenta semplicemente la somma di tutti i *mandati di pagamento* registrati alla Corte dei Conti (ed in questo senso è esatta), ma bisogna considerare:

« *a*) Da una parte che a quell'epoca pendevano centinaia e centinaia di litigi o controversie (3), sia con le

(1) Ossia 2623 chilometri facenti parte della rete *Alta-Italia*, 1661 chilometri facenti parte della rete *Romane*, 738 chilometri formanti la rete *Calabrese*, 599 chilometri la rete *Sicula* e finalmente 269 chilometri di linee *Complementari* esercitate dall'Alta-Italia. Oltre a questi 5890 chilometri lo Stato era comproprietario di altri 943 chilometri di ferrovie concessi all'industria privata, dei quali 932 erano esercitate dall'amministrazione *governativa* dell'Alta-Italia, ed 11 (Ponte Galera-Fiumicino) da quella parimenti governativa delle Romane.

(1) Oltre alle ragioni *parlamentari*, ve n'erano altre intrinseche che impedivano di dare anche la *proprietà* delle ferrovie all'*industria privata*. — Fra queste va notata (oltre l'urgenza di una soluzione) la difficoltà non soltanto di creare nuove Società nazionali con *capitali fortissimi*, ma benanche la conseguente necessità di affidare loro le costruzioni delle linee complementari di cui non si avevano i progetti e *quindi non si conosceva il costo*.

(2) Forse del 50 0/0 ed anche più.

(3) Vari di questi litigi non sono ancora liquidati al giorno d'oggi, e dal 1884 ne sono nati dei nuovi.

» antiche Società concessionarie riscattate, sia con le Im-
» prese costruttrici per conto diretto dello Stato; le quali
» hanno poi costato al Governo moltissimi milioni.

« *b*) Che nella sua contabilità per le ferrovie, lo Stato » non tiene conto di varii fattori importanti che pur rap» presentano delle spese effettive, come ad esempio, gl'in» teressi sulle somme pagate, le spese incontrate per la » creazione e l'emissione dei Titoli, oppure per i nume» rosissimi riscatti e vendite di linee, la quota parte pro» porzionale delle varie spese che le Amministrazioni cen» trali (*Ministeri*) e gli Uffici direttivi locali sopportano pel » fatto delle ferrovie, le missioni, i viaggi, gli studi pre» liminari, le ispezioni, i collaudi, le inaugurazioni, ecc., » ecc. (1) ».

In quanto poi ai ***proventi*** annui, ossia alla differenza fra gl'introiti lordi e le spese, dei quattro gruppi ferroviari che hanno poi costituito le tre nuove Società esercenti, dessi furono sempre in cifre tonde, nel 1884:

Rete *Alta-Italia*	L. 40,339,000
Rete *Romane*	» 9,670,000
Rete *Meridionali* (2)	» 6,819,000
Totale parziale	L. 56,828,000
Dal quale totale, detraendo le perdite subite nell'esercizio delle linee Calabro-Sicule, ossia	» 5,749,000
Rimane quale provento complessivo delle 4 reti	L. 51,079,000

E volendo finalmente rendersi conto di quanto lo Stato ricavò dall'esercizio di queste 4 reti nel 1884, bisogna dalla suindicata cifra di lire 51,079,000 detrarre le sovvenzioni pagate in quell'anno alla Società delle Meridionali, e dall'altra aggiungervi i canoni che per diversi motivi (3) la detta Società pagò lo stesso anno al Governo, ossia detrarre complessivamente ancora altre 32,058,955 lire. Dimodochè, il ricavo ***netto*** complessivo, ossia l'utile (4) che lo Stato ricavò nel 1884 dalle 4 reti che al 1° luglio 1885 costituirono la Mediterranea, l'Adriatica e le Sicule, ***risulta di circa 19,021,000 lire soltanto.***

E qui giova notare che, se ho cercato in quanto precede di mettere in chiaro qual magrissimo risultato economico lo Stato ricavò nel 1884 dalle ferrovie considerate, non è al certo per criticare l'opera dei Governi precedenti; ma bensì invece unicamente onde potere in seguito paragonare i risultati del 1884 con quelli posteriori alle Convenzioni del 27 aprile 1885.

Ed invero, tali e tanti sono i vantaggi generali, sì economici che morali, prodotti dalle ferrovie che sarebbe al certo assurdo considerare una via ferrata soltanto al punto di vista della differenza fra i suoi proventi e le sue spese, specialmente poi nei primordi della sua esistenza. Ed anzi il Governo nazionale va lodato grandemente di quanto ha fatto sinora per creare la rete ferroviaria del nostro paese; ed il solo ed unico rimprovero che gli si può fare è di avere ***non di rado*** speso troppo (ma sempre in buona fede e con le migliori intenzioni) in taluni lavori e di avere negletto un poco, sino a non molto tempo fa, alcune provincie meridionali le quali meritavano solleciti provvedimenti per farle risorgere dallo stato miserevole, in cui tuttora purtroppo si trovano ancora con gravissimo danno degl'interessi generali della Nazione.

E ciò sia detto una volta per sempre in questa modesta compilazione di fatti e di cifre.

***

Per l'esercizio 1884, il prodotto lordo chilometrico medio fu di lire 32,500 per la rete Alta Italia, di lire 20,826 per quella delle Romane, di lire 8,968 per le Calabro-Sicule e finalmente di lire 16,753 per le Meridionali.

Apparentemente i migliori risultati al punto di vista economico erano quelli ottenuti dalla Amministrazione governativa dell'Alta-Italia, attesochè per quelle linee la spesa media fu del 68.10 per cento del prodotto lordo, ossia di 681 lire per ogni 1000 lire d'introito; nel mentre alla Società delle Meridionali l'esercizio delle proprie linee costò il 76.30 per cento di quanto gli provenne dal suo traffico.

In realtà però, al punto di vista veramente industriale, il 76.30 per cento delle Meridionali era più soddisfacente del 68.10 per cento dell'Amministrazione governativa dell'Alta-Italia; e ciò prescindendo anche da considerazioni di non lieve importanza (1).

Ben si comprende, infatti, anche da chi non è versato nelle questioni industriali, che talune spese di una ferrovia in esercizio — come, ad esempio, quelle riflettenti la manutenzione della linea e dei fabbricati — non crescono oltre un certo limite che insensibilmente col crescere del traffico, attesochè da una parte il ***personale*** (il quale rappresenta il maggior coefficiente di queste spese) rimane pressochè costante e dall'altra le riparazioni o rinnovazioni ai fabbricati ed ai manufatti in generale costano sempre lo stesso, qualunque sia il traffico delle linee. Parimenti le cosiddette ***spese generali*** di una Società non crescono (come insieme) che ben poco con l'aumento del numero dei chilometri esercitati; e siccome ***desse vanno suddivise pel detto numero di chilometri***, più vi sono chilometri, minore è ***la spesa chilometrica*** per questo capitolo.

Così, a mo' d'esempio, un'***Amministrazione centrale*** (Direzione Generale e Consiglio d'Amministrazione) che costi 1,000,000 di lire all'anno per spese di personale, uffici, illuminazione, riscaldamento, stampati, locali e loro manutenzione, ecc., ecc., ha nel suo bilancio una quota di spese generali di *1000 lire a chilometro* per una rete di 1000 chilometri; nel mentre è evidente che con un po' di spesa maggiore, supponiamo anche 200,000 lire in più per gli stessi capitoli, ossia con 1,200,000 lire all'anno, la stessa Amministrazione centrale potrebbe agevolmente dirigere una rete di 2000 chilometri, la quale non sarebbe gravata quindi che di sole *600 lire a chilometro* per le sue spese generali di amministrazione.

Orbene, nel caso concreto, la rete delle Meridionali misurava 1720 chilometri ed aveva un prodotto lordo chilometrico di 16,753 lire, nel mentre la rete Alta-Italia misurava oltre il ***doppio*** di lunghezza, ossia 3565 chilometri, ed invece incassava 32,510 lire al chilometro, ossia quasi il doppio delle Meridionali.

Tenuto conto adunque di queste osservazioni, ed abbenchè

(1) Per avere un'idea approssimativa (Iddio soltanto conosce probabilmente la verità) del costo effettivo per lo Stato di tutte le ferrovie italiane, bisognerebbe tener conto anche dei canoni, sussidi, sovvenzioni, ecc., ecc., già erogati, pagati o che ancora al giorno d'oggi si pagano alle Società private riscattate od ancora in vita. A mo' d'esempio, il canone annuo di L. 35,987,117.60 che lo Stato paga tuttora alle Meridionali, le sovvenzioni alle ferrovie Sicule-Occidentali, Venete, Sarde ed a centinaia di altri enti.

(2) Questo provento della Rete delle Meridionali è portato a credito dello *Stato*, anzichè a quello della *Società*, perchè desso corrisponde presso a poco alla totalità delle quote parti sui prodotti lordi che spettano al Governo.

(3) Questi canoni rappresentano in gran parte la *vendita* della linea Bologna-Ancona fatta dallo Stato alle Società delle Meridionali.

(4) Apparente soltanto, attesochè a petto di quest'utile vi sono gli impegni presi dal Governo per i riscatti Alta-Italia e Romane e per l'esercizio delle linee di quelle due reti non interamente di sua proprietà.

(1) Fra queste osservazioni va notato specialmente un fatto già accennato, ossia che con la legge 27 aprile 1885 il Governo venne a riconoscere (allegati *B* alle Convenzioni Mediterranea e Adriatica) che per mettere in stato di regolare esercizio le linee dell'ex-rete dell'Alta Italia, occorrevano quasi 81 milioni di *spese urgenti*; nel mentre dagli stessi *Allegati* B risulta che per ridurre nello stesso e identico stato di regolare esercizio le linee della Società delle Meridionali, occorreva soltanto poco più di 11 milioni. Queste cifre dimostrano in modo evidente, che nel mentre le Meridionali mantenevano pressochè in istato normale le loro linee, sulle ferrovie esercitate dal Governo invece (e ciò per ragioni derivanti dai *Bilanci dello Stato*) molte economie nell'esercizio erano ottenute a scapito di quella manutenzione *continua, diligente ed accurata* che qualsiasi proprietario sa essere la precipua base di una savia amministrazione.

sembri un paradosso (1), se si considera che l'esercizio privato delle Meridionali costava approssimativamente soltanto l'8 per cento in più (2) di quello governativo dell'Alta-Italia, può affermarsi che (in questo caso speciale) la spesa di lire 76.30 per ogni 100 lire d'incasso, rappresenta un risultato industriale più soddisfacente delle 68.10 di esborso parimenti per ogni 100 lire d'introito (3).

***

Per spiegare chiaramente tutti i meccanismi delle Convenzioni ferroviarie del 1885 occorrerebbe quasi un volume: e si uscirebbe dai limiti imposti da uno studio scritto non già per la eletta schiera di *color che sanno,* ma bensì ed unicamente per quella generalità di persone che, pur essendo desiderose di apprendere, non vuole o non può affaticarsi lungamente.

Del resto le Convenzioni del 1885 possono riassumersi brevemente nei seguenti fatti, i quali basteranno probabilmente ai cortesi lettori di questa memoria.

Il Governo italiano si è fatto dare a *titolo d'imprestito* per 20 anni (4) dalla *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* tutte le linee che a quell'epoca costituivano la sua proprietà e che ascendevano a chilometri 1720.

A questi 1720 chilometri, presi in imprestito, il Governo aggiunse poi:

a) tutte le linee calabresi, le quali sono di esclusiva proprietà dello Stato, ossia altri chilometri 738;

b) la parte delle linee dell'ex-Società dell'Alta-Italia riscattate dallo Stato e quindi di sua proprietà, ossia chilometri 2623;

c) la parte delle linee dell'ex-Società delle Romane anche riscattate e di proprietà dello Stato, ossia altri chilometri 1661;

d) tutte quelle altre ferrovie, le quali, abbenchè concesse all'industria privata, a quell'epoca erano (in virtù di convenzioni o fatti speciali) affidate *come esercizio* all'Amministrazione governativa dell'Alta-Italia od a quella parimenti governativa delle Romane (5), ossia altri chilometri 943;

e) e finalmente le linee complementari di 1ª e 2ª categoria che al 1° gennaio 1885 erano esercitate o dall'Amministrazione governativa dell'Alta-Italia o da quella privata delle Meridionali, ossia altri chilometri 269.

Tutte queste linee sommate insieme formano 7954 chilometri, i quali, suddivisi in due gruppi longitudinali, uno di 4106 e l'altro di 3982 chilometri (6), furono affidati per il loro esercizio (7), il primo alla nuova *Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo,* ed il secondo alla già esistente *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali,* la quale aggiunse al suo titolo: *esercente la rete Adriatica* (1).

Parimenti il Governo affidò l'esercizio dei 599 chilometri di linee di sua proprietà che trovavansi già in esercizio in Sicilia al 1° gennaio 1885 ad una nuova Società costituitasi appositamente e che prese il nome di *Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia* (2).

Con la stessa legge del 27 aprile 1885, le tre Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, furono incaricate del futuro *esercizio* di ben 4411 chilometri di nuove linee complementari allo studio od in costruzione per conto diretto dello Stato. E precisamente la Mediterranea dell'esercizio di 1968 chilometri, l'Adriatica dell'esercizio di 1910 chilometri e finalmente la Sicula dell'esercizio di 533 chilometri (3).

Finalmente, e prima di esaminare le basi sulle quali sono fondati questi tre contratti di esercizio, giova notare che siccome le linee consegnate alle tre Società esercenti non furono riconosciute in stato normale di esercizio, lo Stato assunse a suo carico una spesa di 144,014,550 lire riflettente specialmente le chiusure delle linee e delle stazioni, la costruzione di case cantoniere, rinforzo delle travate metalliche, consolidamento di binari, con rifornitura di ghiaia e di rotaie, traversine, ecc... Il dettaglio di queste opere o forniture è dato dai cosiddetti « Allegati *B* », di cui si è già avuto occasione di parlare (4). E questa somma di 144,014,550 lire è divisa in due parti, la prima cioè di 132,614,550 lire riflettente le deficienze constatate sui

(1) Questo esempio potrebbe servire a dimostrare che veramente in certi casi *l'aritmetica non è un'opinione,* come disse argutamente una volta l'egregio ministro Grimaldi.

(2) Differenza approssimativa fra le due percentuali del 68.10 per cento e 76.30 per cento.

(3) La rete delle Romane era amministrata più economicamente di quella dell'Alta Italia, ma sempre con risultati industriali inferiori a quelli delle Meridionali.

(4) Le convenzioni sono fatte per la durata di 60 anni a datare dal 1° luglio 1885, *divisa in tre periodi di 20 anni ciascuno.* Ma siccome lo Stato come le Società hanno il diritto di sciogliere il contratto alla fine di ciascuno dei due primi periodi di venti anni, tanto i calcoli delle Società quanto i nostri ragionamenti debbono esser fatti sulla base di soli 20 anni.

(5) Di queste linee lo Stato è comproprietario.

(6) La contraddizione apparente che vi è fra le due cifre di 4106 e di 3982, le quali, sommate insieme, formano 8088, e l'altra cifra di 7954 chilometri, si spiega col fatto che le due reti Mediterranea e Adriatica hanno 134 chilometri di linee comuni.

(7) In corrispettivo della presa di possesso provvisorio del *materiale rotabile* e del *materiale d'esercizio,* pel di cui valore complessivo (valutato 135 milioni per la Mediterranea, 115 milioni per l'Adriatica e 15 milioni per la Sicula), fu versato dalle Società nelle casse dello Stato, a titolo di cauzione, una somma equivalente di 265 milioni. Su queste cauzioni e a titolo anche di *Corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio,* il quale dovrà essere mantenuto dalle Società in perfette condizioni di servizio, lo Stato paga alle Società esercenti una somma annua *lorda* complessiva di lire 15,348,650, soggetta però all'imposta di ricchezza mobile in categoria *A* (13,578.84 per cento), la quale quindi si riduce effettivamente al netto della suddetta tassa a circa il 5 per cento del capitale di 265 milioni versato nelle casse governative. Allo spirare dei contratti, le Società dovranno riconsegnare allo Stato delle *quantità* corrispondenti all'aumento del traffico, di materiale rotabile e di esercizio e di approvvigionamenti, contro restituzione delle cauzioni suddette e rimborso dell'eccedenza di valore dovuto agli aumentati quantitativi di materiali e di approvvigionamenti, il tutto secondo norme stabilite chiaramente nei contratti.

(1) Nel mentre la Mediterranea e la Sicula, le quali non sono che semplici Società *esercenti delle linee date loro in locazione,* non avranno più vita con lo spirare dei contratti del 1885; la Società delle ferrovie Meridionali è rimasta invece proprietaria delle linee da essa possedute anteriormente e da essa date in prestito allo Stato. Di modo che per tutto il tempo che durerà il contratto di esercizio per la *rete Adriatica,* la Società delle Meridionali continuerà a ricevere le sovvenzioni pattuite precedentemente al 1885 per la costruzione e l'arredamento delle sue linee, e precisamente in complesso una somma di 35,987,117.60 lire all'anno, diminuita della somma dei canoni che la Società deve al Governo per vari motivi, la quale somma ascese a 3,928,162.48 lire nel 1884. In complesso adunque la Società delle Meridionali fruisce di un canone annuo di 32,058,955.12 lire sino a tanto non ritornerà in possesso delle linee di sua proprietà e dei relativi materiali ed approvvigionamenti consegnati allo Stato.

(2) La importante Società della Mediterranea fu costituita con un capitale Azioni interamente versato di 135 milioni dalle principali Banche italiane, specialmente per iniziativa dell'ottimo conte G. Belinzaghi e degli egregi senatore A. Allievi e commendatore A. Pariani. La Sicula fu creata con un capitale di 15 milioni in parte siciliano; e finalmente le Meridionali portarono il loro capitale a 230 milioni. In seguito all'affidamento alla Società delle *costruzioni* contemplate nella legge 20 luglio 1888, questi capitali sociali furono portati rispettivamente a 180.20 e 260 milioni.

(3) Con la legge del 20 luglio 1888, il Governo, nell'intento di affrettare la costruzione di talune linee riconosciute più urgenti, affidò alle tre Società esercenti la *costruzione per conto dello Stato* di una parte di questi 4411 chilometri di ferrovie complementari contemplati nella legge 27 aprile 1885; e precisamente circa 297 chilometri alle Mediterranee, 437 chilometri all'Adriatica e 233 chilometri alle Sicule. Inoltre la Mediterranea ebbe la costruzione dell'importantissima linea Ovada-Asti della lunghezza di circa 92 chilometri.

(4) Precisamente 80,863,000 lire per la rete Alta-Italia, 30,000,000 lire per la rete delle Romane, e 21,751,550 lire per la rete delle Calabro-Sicule.

6234 chilometri di *provenienza governativa* (1), e la seconda di 11,400,000 lire per i lavori o le forniture occorrenti sui 1720 chilometri di proprietà della Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali. (*Continua*).

L'AVVENIRE DELLE STRADE FERRATE ELETTRICHE

Il signor Ernesto Gérard, ingegnere delle ferrovie belghe, ha presentato al Congresso ferroviario di Pietroburgo una pregevole Relazione sulla trazione elettrica applicata alle tramvie. Come era naturale, la Relazione venne presa in considerazione, e l'importante argomento fu tra i più interessanti discussi dal Congresso.

Su tale questione, che appassiona tanto, e in vario senso, crediamo utile riportare un discorso del signor Sprague, Presidente dell'*American Institute of Electrical Engineers*, che contiene dati e considerazioni sugli impianti delle tramvie elettriche in America, ove prima e maggiormente si svilupparono.

Eccolo:

I tramways elettrici hanno, oramai, superato il periodo d'esperimento, e il loro successo è fuori di dubbio. Lo sviluppo che hanno preso, in questi ultimi cinque anni, è senza precedente. Dieci anni hanno bastato per giungere al tramway elettrico pratico e, durante il terzo di questo periodo, più di 450 linee sono state messe in esercizio o impiantate, comportanti un materiale di circa 6000 vetture, e più di 10,000 motori con lo sviluppo di 4800 chilometri di binario. Il tragitto quotidiano di questi tramways non è inferiore a 1,120,000 chilometri e trasportano più di 1 miliardo di viaggiatori all'anno. In questa industria sono impiegati più di 375 milioni di franchi.

Non si parla più seriamente dei pericoli del cavo aereo, dei difetti dell'esercizio; la costruzione d'un tramway elettrico è diventata una costruzione facile. Non soltanto le più piccole città hanno adottato questo sistema, che è il solo mezzo conveniente per distribuire la corrente, ma le più grandi città seguono il loro esempio.

San Luigi e Baltimora, Minneapolis e S. Paolo, Buffalo e Rochester, Boston e Booklyn se ne servono; Filadelfia anch'essa sta per adottarlo, e a Nuova York la questione interessa vivamente l'opinione pubblica.

In queste grandi città, tuttavia, bisogna insistere sopra un punto, sopra una condizione, l'osservanza della quale distrugge tutte le obbiezioni presentate contro il sistema aereo. Bisogna che la costruzione sia fatta colla massima cura. Il solo cavo aereo che deve essere ammesso è un cavo di contatto, di resistenza sufficiente, mentre che i conduttori principali debbono essere posti sotto il suolo in condizioni convenienti.

In presenza dello sviluppo così rapido dei tramways elettrici e delle modificazioni che ne sono risultate nei mezzi di trasporto, viene la questione ad ogni momento: il motore elettrico sostituirà col tempo la locomotiva a vapore?

Ciò ricorda un po' le vecchie questioni: il telefono sostituirà il telegrafo? la luce elettrica soppianterà il gaz? Con tutta sicurezza vi si può rispondere analogamente. Come il telefono e la luce elettrica, il motore elettrico si creerà un dominio proprio e si attribuirà dei servizi ai quali la locomotiva non è adatta. Mi sembra che le strade ferrate elettriche si svilupperanno all'incirca in questo modo: prima le linee nelle vie delle diverse città, poi delle linee che riuniscano queste città tra di loro seguendo le strade, e infine delle linee di raccordamento più lunghe servendosi sia delle strade ferrate attuali, sia, se il progresso sarà più ardito, di strade speciali del medesimo genere. Si penserà in seguito a servire più largamente il traffico suburbano, e finalmente i progetti i più ambiziosi di grandi linee vedranno la loro realizzazione in certe condizioni che esporrò.

Si è detto, con ragione, che i primi lunghi viaggi sulle strade ferrate elettriche si faranno passando dal sistema di una città a quello di un'altra per mezzo di linee di raccordamento, piuttostochè su linee separate.

Ma questa evoluzione naturale sembra troppo lenta ai più entusiasti che si compiacciono di utopie, presentando dei progetti definiti senza preoccuparsi punto delle condizioni geografiche, nè dei limiti della civilizzazione.

Linee a volo d'uccello, sopprimenti ogni pendenza e incrocio di strade, in Russia e nel Sahara; binari rigidi e continui; vetture cariche, ma che restano, cionullameno, leggere, mosse ciascuna dal suo motore; potenzialità illimitata e resistenza d'isolamento come non si è mai trovata; sconvolgimento delle leggi della fisiologia e dell'arte dell'ingegnere; macchinario indistruttibile; freni d'una potenza inaudita; atmosfera sempre chiara e cielo sempre sereno; infine tutta la fede illimitata nell'abbondanza: queste sono le caratteristiche dei progetti di questo genere.

Nessuno mette in dubbio che un motore elettrico possa fornire il lavoro necessario, e che permetta di realizzare una velocità superiore a quella di una locomotiva, purchè una quantità sufficiente d'energia gli sia fornita alle due estremità; ma bisogna contare sui metodi attuali o probabili di distribuzione. Senza dubbio, la velocità dei treni non ha aumentato guari da 50 o 60 anni, poichè nel 1832, la « Matthew Baldwin » ha soventi camminato con una velocità di 1600 metri al minuto, ma non bisogna confondere la velocità con la potenza.

Se la velocità massima non è aumentata in una larga misura, la costruzione, il meccanismo e l'economia del funzionamento hanno realizzato dei grandi progressi.

I miglioramenti nella costruzione e nell'esercizio: sostituzione di ponti in ferro ed in muratura ai ponti in legno, raccorciamenti delle curve, aghi migliori, sistemi perfezionati di segnali automatici, ecc., hanno fatto realizzare le maggiori velocità, mercè la maggior sicurezza, la diminuzione dei coefficienti di trazione, ed una maggior confidenza nell'arte dell'ingegnere.

Tutti questi perfezionamenti sono pure necessari per le strade ferrate elettriche a grande velocità, e tutti i miglioramenti a vantaggio di un sistema lo sono pure per l'altro.

(Il signor Sprague passa in rivista le grandi velocità ottenute recentemente con le locomotive a vapore).

Delle esperienze hanno mostrato che la locomotiva elettrica poteva percorrere 1600 metri in 30 secondi, cioè ottenere una velocità di 192 chilometri all'ora.

Io sono persuaso che si giungerà a viaggiare con questa velocità; ma ciò, però, in condizioni speciali e non sulle linee principali regolari di questo paese; però è follia pensare che si potrà rinunziare ai servizi della locomotiva a vapore.

Bisogna notare la confusione che nasce soventi quando si discute la trazione elettrica dal punto di vista economico. Senza dubbio il motore elettrico è capace di fornire una velocità considerevole con minore variazione nella produzione della locomotiva a vapore. Non bisogna, pertanto, dimenticare che la locomotiva forma un tutto completo, macchina, caldaia, focolare, ciò che non è del motore elettrico.

Per avere degli elementi comparativi, bisogna tener conto della produzione variabile della stazione centrale e delle perdite sulla linea e nel motore, e allora le variazioni diventano ben più importanti che per la locomotiva a vapore, se non si tratta che di qualche motore. Per arrivare ad una produzione fissa ragionevole è necessario che il numero dei motori in azione sia assai considevole per assicurare la quasi costanza della carica alle stazioni centrali.

L'esame del consumo di carbone sulla *New-York-Elevated* dimostra che, con una produzione del 60 0|0, la proporzione della spesa del combustibile per il vapore e l'elettricità è all'incirca da 2 a 1; ma se si ammette che l'energia del treno ritorni alla linea nella quantità che credo possibile, la proporzione diventa da 7 a 2. Si vede che

(1) Gli allegati *A* contengono la nomenclatura delle linee affidate come esercizio ad ognuna delle tre Società.

l'economia realizzata sul combustibile è allora sufficiente per rimunerare i capitali necessari per l'impianto elettrico.

Vi sono due punti che, io credo, non hanno bisogno di dimostrazione. È chiaro che nel caso di un movimento di treni continuo occupanti completamente un sistema di binari, l'esercizio con una stazione centrale d'elettricità sarà più economico che con le locomotive a vapore, e sarà nel medesimo caso quando si tratterà di un gran numero di unità trasportantesi a distanze ragionevoli l'una dall'altra, essendo regolate le partenze e le fermate in modo che l'energia richiesta sia quasi costante e continua. Al contrario, è evidente che se si tratta di far percorrere una lunga distanza ad una unità, o a qualche unità soltanto, l'operazione diventerà dispendiosa, e darà un prodotto così piccolo del capitale necessario che diventerà irrealizzabile.

Fra questi due casi estremi vi sono, naturalmente, dei casi intermedii nei quali vi è equilibrio, dal punto di vista economico, fra i due sistemi. Quando il numero dei treni diminuisce, la locomotiva a vapore diventa più economica; al contrario, quando aumenta, l'elettricità deve essere preferita.

In una recente discussione sull'impiego dell'elettricità in luogo del vapore, un ingegnere delle strade ferrate molto conosciuto diceva che, a suo avviso, si doveva riconoscere che la trazione delle vetture coll'elettricità non poteva essere economica che per il traffico suburbano e in certe sezioni di linee importanti come la New-York Central tra New-York e Albany; la rete di Pensylvania tra New-York e Filadelfia, e in altre linee del medesimo genere ove è necessario di inviare un gran numero di treni relativamente leggeri. Questo sistema di trazione avrebbe la sua applicazione nei servizi suburbani di lungo percorso, tanto da fare rinunciare ai tramways elettrici ordinari, e da permettere il trasporto delle merci.

È precisamente quello che ho sempre detto e che ricordavo ultimamente ancora in una nota letta a Kansas City davanti la *National Electric Light Association*, nota nella quale indicavo le grandi linee di servizio possibile tra New-York e Filadelfia e sulle quali ritornerò.

Ciò si riduce, lo ripeto, alla questione del numero dei treni circolanti tra i due punti estremi. Fate abbastanza considerevole questo numero e il motore elettrico vi darà il miglior sistema di trazione, sia per grandi o piccole velocità, sia per grosse o piccole vetture. Ma se voi riducete il numero dei treni allora bisogna ricorrere al vapore.

Alla domanda: L'elettricità sostituirà il vapore? si può rispondere: Soltanto in parte; soltanto quando il numero della unità in azione tra i due estremi sarà sufficientemente grande perchè l'economia del combustibile paghi un interesse ragionevole e l'ammortizzamento delle spese necessarie per le stazioni centrali e per il sistema dei conduttori.

Questa risposta non si applica, ben inteso, ai casi speciali nei quali altre considerazioni intervengono. Tale è il caso, per esempio, del tunnel di Baltimora ove le spese d'impianto e d'esercizio sono più rilevanti che col vapore, ma ove si ha il vantaggio d'evitare l'uso di qualsiasi ventilazione e di troncare tutte le difficoltà d'esercizio alle quali si va incontro impiegando la locomotiva a vapore sotto i tunnels.

Qualunque sistema ha dei limiti, fuori dei quali cessa di essere applicabile.

Il sistema di trazione elettrica non sfugge alla regola. Le leggi che determinano questi limiti sono conosciute da molto tempo, ma si perdono così soventi di vista nelle discussioni relative all'impianto delle grandi ferrovie elettriche, che credo sarà utile ricordarle.

« Il peso del rame necessario per trasmettere una data quantità d'energia mediante una perdita determinata, varia in ragione inversa del quadrato della forza elettro-motrice impiegata.

« La distanza alla quale questa quantità d'energia può essere trasmessa con un peso dato di conduttore è in ragione diretta della tensione.

« La distanza alla quale può essere trasmessa con un conduttore di una data sezione varia in ragione diretta della tensione.

« Il peso del rame necessario, quando la stazione d'alimentazione è al centro del sistema, non è che il quarto di quello necessario quando la stazione è ad una estremità.

« Il peso del rame varia in ragione inversa del quadrato del numero delle stazioni d'alimentazione convenientemente situate.

« La forza elettro-motrice necessaria varia in ragione inversa del numero delle stazioni ».

Scordandosi di queste leggi semplici ed immutabili, si è facilmente condotti a delle idee false riguardo alle possibilità elettriche. In molti progetti di pratici ingegneri vi è confusione tra il realizzabile e l'irrealizzabile. Dei Comitati hanno stabilito delle previsioni irrealizzabili per il servizio delle linee principali, e hanno domandato ai motori elettrici un prodotto di forza superiore a quello delle migliori locomotive Compound. Io non esito a dichiarare che considero i tentativi di costruzione di tali motori come inutili e senza alcuna speranza di buona riuscita, almeno per il presente. La potenzialità chiesta, se è giustificata dai bisogni, sarà, per molti anni ancora, molto meglio assicurata con le locomotive a vapore che con l'elettricità.

Ma se noi lasciamo da parte il servizio delle grandi linee, noi troviamo che l'applicazione, su vasta scala, della trazione elettrica, nelle condizioni attuali, per esempio a Chicago, o in qualunque altro luogo ove vi è un movimento numeroso di treni su binari più o meno incrociati, implica la soluzione dei tre problemi seguenti:

Primo. — La creazione di una locomotiva elettrica di grande potenza, facile a condursi come la locomotiva a vapore, e altrettanto sicura, e d'un funzionamento economico. Questa macchina deve naturalmente essere provvista di tutti gli accessori per la trazione dei treni.

Secondo. — Un sistema di conduttori e di metodi per sorreggerli in modo che sia sicura la distribuzione della corrente e che vi sia certezza assoluta di contatto continuo a tutte le velocità, nelle curve, negl'incrocii, nei passaggi a livello, e in tutte le molteplici combinazioni che si trovano nelle strade ferrate.

Terzo. — Un sistema di *blok segnale* automatico che possa servire per il traffico a vapore senza essere messo fuori d'uso dall'utililizzazione dei binari come conduttori elettrici per una distribuzione generale. È questa una questione più grave di quanto si possa, a priori, credere, perchè l'uso dei binari nuocerà materialmente, se non li annullerà totalmente, a tutti i vantaggi del sistema, cosidetto, di circuito per le rotaie. Questo terzo problema deve necessariamente seguire lo sviluppo dei due precedenti, come il sistema dei segnali automatici ha seguito lo sviluppo dell'uso del vapore.

Quantunque non mi siano molto famigliari i differenti metodi di segnali automatici, io credo si possa dire che non ne esista ancora alcuno che risponda a tutte le esigenze della pratica e che possa servire contemporaneamente su binari percorsi da locomotive a vapore e da locomotive elettriche, le cui rotaie facciano parte del circuito di distribuzione. I migliori sistemi conosciuti sarebbero paralizzati in queste condizioni.

L'esperienza che ho potuto acquistare in queste questioni mi persuade che non vi è che un mezzo solo, per distribuire convenientemente la corrente elettrica in un sistema complicato. Questo mezzo è il conduttore aereo, praticamente rigido, seguente da vicino la linea d'asse di tutti i binari e degli aghi, senza alcuna parte mobile e con ritorno attraverso il binario. La locomotiva muoverà allora tra due piani elettrici, l'inferiore dei quali servirà di guida.

Un problema dei più seri ed intimamente legato a quello dei conduttori è quello della potenzialità. I limiti, a partire dai quali le correnti continue e le correnti alternative ordinarie diventano pericolose per le persone, sono conosciutissimi, ed è generalmente ammesso dai costruttori che il limite coincide quasi con quello, oltre il quale, la cor-

rente diventerebbe pericolosa per la macchina stessa. Se si vuole far uso di correnti continue, si sa che bisognerà limitarsi ad una differenza di potenzialità da 1000 a 1200 *Volts*, e che non si potrà probabilmente sorpassare questo limite che mettendo i motori in serie, com'è stato proposto per le trasmissioni a grande distanza. Altrimenti si sarà costretti a far uso d'un sistema di motore generatore tra la dinamo-motrice e questo motore ricevitore, metodo poco economico e poco pratico. Se, al contrario, si è ricorso alle correnti alternative, bisognerà servirsi di trasformatori ripartiti lungo la linea, o posti sulle locomotive. Quantunque l'uso dei trasformatori, in queste condizioni, non sollevi obbiezioni serie quanto l'uso dei motori generatori, questi apparecchi non possono essere raccomandati come molto pratici, sopratutto in presenza del fatto che finora nessun motore alternativo a fase semplice ha fatto sperare seri risultati.

Attualmente, e, a mio avviso, per molto tempo ancora, noi dobbiamo tenerci, nelle nostre concezioni, alla Strada Ferrata elettrica con corrente continua, stabilita là dove il traffico tra due punti è sufficientemente importante per giustificare l'impianto delle stazioni centrali e dei conduttori necessari per il funzionamento del sistema.

Due metodi si presentano per la trazione elettrica dei treni. Il primo, analogo a quello in uso per le locomotive a vapore, consiste nello stabilire un motore potente al quale si attaccherebbe il treno; il peso del motore essendo sufficiente per dargli l'aderenza necessaria, la locomotiva elettrica peserebbe all'incirca per cavallo-vapore tanto quanto la locomotiva vapore. Questo peso potrebbe essere meglio distribuito, ma non credo che seguendo la pratica attuale per il servizio delle linee principali, si possa giungere ad una riduzione notevole del peso del treno.

L'altro metodo consiste nel provvedere ciascuna vettura di uno o più motori. Sarebbe il sistema ideale, in quanto alla trazione, purchè il motore elettrico non si guastasse mai e che la manutenzione di questi numerosi motori non costasse più di quella di potenti macchine impiegate come unità. Se noi arriveremo, come lo speriamo, ad ottenere un motore a correnti alternative semplici, noi potremo fondare delle grandi speranze su questo sistema di piccoli motori ripartiti in ciascuna vettura.

Fra le Strade Ferrate che mi sembrano designate all'ingegnere elettricista si possono citare la *New York Elevated* e la *Chicago Elevated*, la *New York Central* e le linee dell'*Harlem* al disotto del fiume Harlem, la linea di transito rapido della quale si è tanto parlato per New-York, il Metropolitano sotterraneo di Londra, le Strade Ferrate sotterranee proposte per Londra, Parigi, Berlino, e per ritornare nei nostri paesi, i servizi suburbani quali l'*Illinois Central Railroad*, e infine l'insieme del sistema per lo scambio delle merci sulle numerose linee che entrano in una città importante, come per esempio, Chicago.

Nessuno più di me ha fede nell'avvenire della trazione elettrica. Nessun ramo della nuova industria ha un campo così vasto davanti a sè, nessuno presenta delle prospettive così brillanti, ma io credo che i progressi saranno tanto più rapidi e più sicuri quanto noi sapremo separare l'utopia dal reale, l'irrealizzabile dal realizzabile.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

La Presidenza ha diramato la seguente alle singole Società Tramviarie:

Milano, 23 settembre 1892.

Abbiamo l'onore di avvisare codesta onorevole Società che le sedute dell'Assemblea generale di quest'Associazione principieranno il *lunedì 3 ottobre* p. v., ore 8 1\|2 antim., nei locali della distinta *Società di Letture e Conversazioni scientifiche*, siti in *Piazza Fontane Morose* a Genova.

Colla più distinta stima e considerazione.

Il Segretario Ing. Cav. G. Kessels. — *Il Presidente* Comm. G. Bianchi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Acqui-Nizza-Asti.

(Istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per l'apertura all'esercizio).

I signori Sindaci dei Comuni di Asti e di Nizza Monferrato, i quali, nell'adunanza del 2 corrente mese, in Nizza, dei rappresentanti dei Comuni attraversati dalla ferrovia *Acqui-Nizza-Asti* per invocare dal Ministero dei Lavori Pubblici l'apertura anticipata al pubblico servizio della ferrovia medesima, ebbero incarico di far tenere al Ministero stesso una istanza per vedere accolto il voto espresso nella suindicata adunanza, hanno ottemperato al mandato loro affidato.

I prefati Sindaci hanno messo in rilievo le utilità che apporterebbe l'apertura all'esercizio del tronco ferroviario del quale trattasi, i cui lavori sono completamente ultimati. Hanno fatto considerare che quel tratto di ferrovia, per le rapide e pronte comunicazioni cui darebbe luogo coi principali centri di consumo del Piemonte e della Liguria, faciliterebbe lo smercio dei vini, principale prodotto della zona attraversata, alleviando così i tristi effetti della crisi che opprime quelle popolazioni.

Che inoltre il medesimo, considerato come una succursale alla ferrovia dei Giovi, faciliterebbe il transito delle merci provenienti dal Mediterraneo per Savona-Acqui-Asti, evitando l'inconveniente degli ingombri del porto di Genova. I signori Sindaci predetti hanno pur fatto notare che il Governo compirebbe un atto di giustizia, come già fece per le ferrovie della Rete Sicula, per i tronchi Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, Cornio-Piombino, Cuneo-Saluzzo, Lecco-Bellano, ecc., per i quali si iniziò l'esercizio man mano che vennero ultimati i lavori non ostante che la loro importanza fosse minore del tronco *Acqui-Nizza-Asti*, la cui produttività chilometrica si può prevedere di gran lunga maggiore per l'ubertosità dei territori che attraversa.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda al 1° sett. 1892) (1).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° del corrente mese della grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto alla Impresa Vaccari:

	Dal 1° agosto al 31 stesso mese	Dal principio dei lavori al 31 agosto 1892	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore	80.80	2,249.31	5,850.69
Avanzata superiore	123.95	1,992.49	6,107.51
Calotta	107.10	1,520.50	6,579.50
Strozzo	81.30	1,326.80	6,773.20
Piedritti	93.27	1,128.81	6,971.19
Grande sez. completa	110.66	1,126.90	6,973.10
Cunettone	»	198.20	7,901.80
Muratura:			
Calotta	113.05	1,484.76	6,655.24
Piedritti	98.24	1,125.81	6,974.19
Arco rovescio	»	»	»
Cunettone	»	198.20	7,901.80

Lato Nord. — La roccia in cui si scava l'avanzata è sempre costituita da calcare schistoso a straterelli, con intercalati sottili strati di marna argillosa. Ove la pre-

(1) Per stato lavori al 1° agosto 1892 vedi *Monitore*, n. 33, pag. 518.

senza della marna è predominante, si avvertono leggeri rigonfiamenti della materia.

Lato Sud. — L'avanzata si scava sempre nel calcare compatto; ma a strati rotti con interposizione di melma argillosa, per cui ne conseguono frequenti scoscendimenti alla fronte di attacco. Si proseguì pertanto negli scavi di questa avanzata con i mezzi ordinari.

><

Linea Parma-Spezia.

(***Galleria del Borgallo sul tronco Borgotaro-Guinadi***).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° settembre 1892, dello scavo e delle murature della galleria del Borgallo, della lunghezza di m. 7709.54 (in sotterraneo), in costruzione nel tronco da *Borgotaro a Guinadi*, in appalto all'Impresa Piatti Alarico (*Ferrovia Parma-Spezia*).

	A tutto luglio	In agosto	Totale	Da eseguire
Scavo:				
Avanzata superiore	7,096.50	41.50	7,138.—	571.54
Avanzata inferiore.	7,174.—	27.30	7,201.30	508.24
Calotta	7,054.10	35.40	7,089.50	620.04
Strozzo	7,008.30	38.25	7,046.55	662.99
Piedritti . . .	6,995.80	27.50	7,023.30	686.25
Sezione completa.	6,967.80	32.90	7,000.72	708.84
Muratura:				
Calotta	7,038.55	36.72	7,075.27	634.27
Piedritti . . .	6,991.30	30.—	7,021.30	688.24
Arco rovescio . .	6,967.80	30.40	6,999.20	711.34

Versante Parma. – All'avanzata si incontra sempre schisto argilloso di colore bleu, misto a trovanti di arenaria. La materia ora è perfettamente asciutta e, relativamente, non gravita molto sulle armature. In agosto p. p. si è avuto un miglioramento nell'avanzamento del lavoro, che avrebbe potuto essere maggiore, se non fosse stato molestato da sorgenti incontrate in calotta. La ventilazione in galleria è stata discretamente buona fino agli ultimi giorni del mese; in seguito si è mostrata deficiente.

Versante Spezia — Fino al giorno 25 agosto p. p. all'avanzata superiore si è incontrato dello schisto nerastro a strati compatti. Per pochi giorni all'avanzata inferiore si ebbero delle leggere infiltrazioni d'acqua e di gas infiammabile. Poi le due avanzate si mostrarono asciutte e senza gas. Anche a questo imbocco, nell'agosto p. p. si ebbe un certo miglioramento nel lavoro, che avrebbe potuto essere ben maggiore se fossero state migliori le condizioni di ventilazione. La situazione degli altri lavori del tronco *Guinadi-Borgotaro* è la seguente:

Espropriazioni, sono complete.

Versante Parma. — Le opere d'arte ed i muri sono tutti ultimati ad eccezione del manufatto alla progressiva 657. I fabbricati sono pure tutti ultimati, ad eccezione del rifornitore che trovasi costruito fino al piano di posa del serbatoio.

Versante Spezia. — Tutte le opere d'arte sone complete, ad eccezione del muro di accompagnamento a valle della spalla Parma del ponte sul Verdosina e del parapetto del muro di sostegno a valle della stazione di Guinadi. È in corso di esecuzione l'accesso al piano dei soffitti del fabbricato dei viaggiatori nella stazione di Guinadi.

><

Linea Castagnole-Asti-Mortara.

(***Rifacimento di binario e impianto di uno scambio***).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta concreta riguardante il rifacimento del binario modello *D* con guide in acciaio del 1° tipo delle ferrovie complementari, da m. 12.00, tra le stazioni di Casale (Bivio-Mortara) e Terranova, alle progressive 66.720.73-73.063.55, della linea *Castagnole-Asti-Mortara*, e di uno scambio in stazione di Castel d'Agogna. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, e che dovrà essere imputata al fondo della Cassa per gli aumenti patrimoniali, ammonta a L. 45,300, non compresa la fornitura del materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto in L. 80,163.52.

><

Linea Salerno-Sanseverino.

(*Situazione lavori del tronco* ***Fratte-Capezzano***).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-Sanseverino, compreso fra Fratte e Capezzano, in appalto all'Impresa Rocco d'Alessandro, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° settembre corrente: Lo scavo e le murature della grande galleria elicoidale delle Fratte, della lunghezza di m. 2,396.03 colle tratte artificiali, e di m. 2379 in sotterraneo, presentava il seguente stato di avanzamento:

Scavo, avanzata ultimata il 25 maggio p. p.; calotta, ultimata il 25 agosto p. p.; strozzo m. 2318,10; piedritti m. 2254.80; regolameuto m. 2237.45.

Muratura, calotta m. 2373; piedritti m. 2227.45; arco rovescio m. 169.35.

Le *espropriazioni* sono ultimate; i *movimenti di terra* sono quasi compiuti; le *opere d'arte, i muri ed i fabbricati* sono pure ultimati e mancano solo di pochi lavori di finimento; le *opere di consolidamento* sono finite, ad eccezione del consolidamento' dell'argine fra le progressive 6998-7015, del quale è stato eseguito soltanto lo sbancamento delle materie franate. I lavori dell'intero tronco procedono, in generale, regolarmente e con attività normale.

><

Linea Reggio-Castrocucco.

(***Fabbisogno di materiale***).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa il fabbisogno dei mobili ed attrezzi occorrenti per l'arredamento di primo impianto dei fabbricati del nuovo tronco *Nicotera-Ricadi*, della ferrovia *Reggio-Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 10,000.

><

Linea Pescara-Aquila.

(***Lavori di difesa contro il fiume Pescara***).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta dei lavori occorrenti per difendere la ferrovia contro il fiume Pescara, a sponda sinistra, presso il chilom. 28 della linea *Pescara-Aquila*. Si domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, e che alla esecuzione dei lavori si possa provvedere mediante cottimo fiduciario da stipularsi per trattativa privata, secondo le norme dell'articolo 65 del capitolato di esercizio. I lavori proposti consistono nella costruzione di un pignone con nucleo interno di pietrame, rivestito con massi di scogliera. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta in complesso a L. 47,000.

><

Percorso del materiale rotabile dell'Adriatica.

Durante il quarto trimestre dell'esercizio finanziario 1891-92 la percorrenza media del materiale mobile in servizio sulla Rete Adriatica è stato il seguente;

	Quantità in servizio	Chilometri percorsi	Percorrenza media di un rotabile nel trimestre
Locomotive . . .	1,080	6,066,390	5,617
Carrozze.	3,012	25,283,178	8,394
Bagagliai . . .	640	6,002,149	9,378
Carri	19,323	60,086,107	3,110

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Aggiudicazioni di materiale).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad autorizzazione avuta dal R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha dato corso alla aggiudicazione alla Ditta Miani-Silvestri e Comp., di Milano, della fornitura di 4 carri tubolari.

(Apertura di gare).

L'Amministrazione stessa ha poi indetto pel giorno 27 andante, alle ore 3 pom., le gare per le forniture di N. 15 carri a due assi della portata di 12 tonnellate (serie R.J e R.), e di N. 8 botti della portata di 12 tonnellate per trasporto di vino ed uve pigiate; e per lo stesso giorno, alle ore 3 1[2 pom., le gare per la provvista della ferramenta occorrente pei detti 15 carri.

><

Convenzione per il trasporto delle uve, mosti e vini.

Sappiamo che fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova si vorrebbe concretare una Convenzione provvisoria per regolare, durante la prossima campagna vinicola, l'effettuazione dei trasporti d'uve, di mosti e di vini che dovessero giungere a Bologna a mezzo della tramvia *Imola-Bologna*, esercitata dalla predetta Società Veneta, e che fossero destinati a proseguire su linee della Rete Adriatica.

Allo scopo premenzionato le due Amministrazioni interessate hanno già concretate le basi che dovrebbero servire per detta Convenzione, e le hanno sottoposte all'esame ed all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Agevolazioni per il trasporto dei vini italiani in Francia.

(Per via di mare).

Col prossimo mese di ottobre la Navigazione Generale Italiana istituirà, a titolo di esperimento, una linea quindicinale per Cette, Bordeaux e l'Havre con partenze alternate dai porti dell'Adriatico e della Sicilia. Scopo di tale linea essendo quello di favorire l'esportazione dei vini italiani, anche i noli saranno ridottissimi, e cioè:

1 fr. al quintale (10 fr. la tonnellata di 1000 chilogrammi) per la destinazione di Cette;

1 fr. 25 c. al quintale (12 fr. 50 c. la tonnellata) per Bordeaux;

1 fr. 50 c. al quintale (15 fr. la tonnellata) per l'Havre. Per vini esclusivamente italiani.

(Per via di terra).

Per le ferrovie italiane venne applicata la tariffa speciale eccezionale N. 1002 P. V. del servizio interno e cumulativo italiano in vigore per un anno a datare dal 15 febbraio p. p. pel trasporto, a vagone completo di almeno 10,000 chilogrammi di vino comune, d'uva pigiata o di mosto, in botti o barili od anche in vagoni-serbatoi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Per il trasporto del fieno).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha riconosciuto la necessità di ammettere a fruire della tariffa eccezionale N. 25 (piccola velocità), del servizio italo-francese riguardante il trasporto del fieno, anche le stazioni di Mestre e di Padova, le quali erano già ammesse all'antica tariffa speciale N. 19, italo-francese, sulla quale la eccezionale predetta è formata. La predetta Amministrazione ha pertanto presentata proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per l'approvazione in via definitiva dell'attivazione di un tale provvedimento, che verrà pubblicato in un prossimo supplemento alla tariffa francese P. V. I prezzi dalle suddette stazioni ai transiti di Modane e di Ventimiglia sono i seguenti:

da Mestre	a Modane . .	L. 26.01
da id.	a Ventimiglia .	» 27.85
da Padova	a Modane . .	» 24.54
da id.	a Ventimiglia .	» 26.37

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sedute del 16 e 17 corrente mese ha approvato i seguenti affari:

1. Perizia di nuovi lavori alla tettoia della stazione di Bra nella linea Bra-Carmagnola;

2. Progetto per la costruzione di un cunettone fra i chilometri 257.980 e 258-455 della linea Eboli-Metaponto;

3. Atto di sottomissione della Società esercente la Rete Adriatica per l'ampliamento della stazione di Gioia del Colle a prezzo fatto.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Decreto ministeriale 5 agosto 1892, col quale viene autorizzato, in via temporanea, l'esercizio pubblico della linea funicolare fra l'abitato di Ortona a Mare e la stazione omonima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Biglietti a serie.* — La Direzione delle Strade Ferrate del Mediterraneo rende noto che, allo scopo di vieppiù agevolare l'uso dei biglietti a serie, in via di esperimento, viene d'ora innanzi fatta facoltà ai titolari dei biglietti suddetti ed alle persone di loro famiglia che vi siano inscritte, di valersi dei relativi scontrini anche per viaggi che abbiano luogo in direzione inversa da quella indicata sugli scontrini medesimi.

Per fruire di detta facoltà, i viaggiatari dovranno presentare i biglietti al capo della stazione che diventa quella di partenza, affinchè venga apposta opportuna annotazione a tergo di ogni scontrino da utilizzarsi in direzione contraria.

Gli scontrini utilizzati per viaggi in direzione contraria a quella dagli stessi indicata senza che siano muniti dell'annotazione di cui sopra, sono ritenuti nulli, ed i possessori sono inoltre passibili delle penalità contemplate dalle norme e disposizioni vigenti.

Restano invariate tutte le altre norme e prescrizioni stabilite per l'uso dei biglietti a serie.

Ferrovia a scartamento ridotto Somma-Nola-Avellino. — La Società anonima per la ferrovia da Napoli ad Ottaiano ha ripresentato al Ministero dei La-

vori Pubblici il progetto per una ferrovia Somma-Nola-Avellino, allo scopo di ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea medesima. La predetta Società aveva già presentato per la linea in questione i progetti delle due tratte Somma-Nola e Nola-Avellino, chiedendone la concessione; ma il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse il parere che i due progetti fossero riformati e fusi in un unico progetto, tenendo conto di parecchie avvertenze e prescrizioni contenute nel suo voto del 23 aprile 1892 ed in quello del 5 aprile 1884.

La linea Somma-Nola-Avellino, che misura la lunghezza di km. 41 1|2 circa dovrebbe essere costruita con scartamento di m. 0.95 con rotaie in acciaio del tipo Vignole, del peso di kgr. 21 per metro lineare e della lunghezza di m. 9 posate su 11 traverse. La spesa totale preventivata per l'esecuzione della linea ammonta complessivamente a L. 4,605,216. In questa somma figurano L. 500,000 per provvista di materiale mobile. In progetto sono proposte n. 12 stazioni, le quali dovrebbero servire per le seguenti località: Costantinopoli, Saviano, Nola, Schiavo, Avella-Sperone, Baiano, Quadrelle-Sicignano, Mugnano, Ischia dei Preti, Monte forte, Mercoliano ed Avellino. Si prevede che la linea, della quale si domanda la concessione, possa dare un prodotto lordo di L. 13,000 a chilometro; mentre si ritiene che le spese potranno ascendere a L. 8000 a chilometro: donde la previsione di un prodotto netto di L. 5000 pure a chilometro.

Ferrovia Catanzaro Sala-Settingiano.— *Domande di appalto.* — Per l'appalto a licitazione privata bandito dal Ministero dei Lavori Pubblici pel tronco Catanzaro Sala-Settingiano, furono presentate 41 domande da altrettante Ditte costruttrici e, tra queste, parecchie sono firmate dai rappresentanti di Banche. Il Ministro ne ha ammesse a concorrere 23.

Tramway a vapore Iseo-Rovato. — Il Comitato promotore del tramway a vapore Iseo-Rovato ha tenuto, lunedì 19 scorso, un'adunanza per incominciare la sottoscrizione delle azioni. Il capitale sociale è stabilito in L. 160,000, diviso in 1600 azioni di L. 100 caduna.

La Società si propone di far proseguire detta tramvia, dopo un anno d'esercizio della nuova linea Rovato-Iseo, lungo la riviera fino a Marone, e di prolungarla oltre Rovato, quando l'interesse pubblico e quello sociale lo richiederanno. Questo prolungamento sarebbe, naturalmente, di vantaggio agli industri paesi di questa popolosa riviera, che hanno bisogno di essere uniti, con mezzi speditivi ed economici, ai grandi centri, coi quali hanno tanti comuni interessi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di agosto 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di agosto 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892	Agosto 1891
Passeggieri trasportati .	Num.	169,800	189,746
» introito . .	L.	514,000	585,537
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	625	635
» introito . .	L.	44,200	46,577.82
Bestiame trasportato . .	Capi	4,520	7,402
» introito . . .	L.	16,800	31,530.09
Merce trasportata . .	Tonn.	62,900	53,805
» introito . . .	L.	665,000	551,412.01
Introito complessivo . .	»	1,240,000	1,214,876.92
» chilometrico. .	»	4,661.65	4,567.21
Proventi diversi . . ,	»	35,000	37,102.23
Introito generale . . .	»	1,275,000	1,251,973.15
Spesa complessiva . .	»	600,000	613,340.37
» chilometrica . .	»	2,255.64	2,305 79
Introito netto	»	675,000	638,638.48

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Strade Ferrate Svizzere. — *Legge sui trasporti.* — Il Consiglio federale nella sua seduta di venerdì ha rimandato al Dipartimento della ferrovia il progetto della nuova legge per i trasporti in ferrovia coll'invito di presentare sui differenti dispositivi della stessa un'altra redazione. Si tratta di una questione di pura forma. La legge dovrà quindi essere di nuovo discussa.

— *Indennizzi per il disastro di Mönchenstein.* — Il tribunale civile di Basilea ha pronunziato la sentenza per due domande d'indennizzo presentate in seguito alla catastrofe ferroviaria di Mönchenstein.

Gli indennizzi che la ferrovia Giura-Sempione dovrà pagare sono i seguenti: alla vedova Kunz-Kienberger franchi 23,710, oltre gli interessi, e fr. 5377.23 per spese e tasse di perizie; alla signora Giulia Stähelin fr. 24,860, di cui già ne furono pagati al 15 ottobre 1891 fr. 4860, oltre tutte le spese di cura e di mantenimento contando dal 15 ottobre 1891 in poi, nonchè le spese processuali e di esposti dell'importo di fr. 5377.25.

La vedova Kunz-Kienberger ha perduto nel disastro il marito ed una figlia. Amendue poi queste risoluzioni del tribunale civile di Basilea sono basate sull'art. 7 della legge sulla responsabilità civile delle ferrovie.

Ferrovie Francesi. — *Prodotti del 1° semestre 1892 comparativamente al 1° semestre 1891.* — Riassumiamo le seguenti cifre comparative dei prodotti delle strade ferrate francesi nei 1° semestre 1892 in confronto al 1° semestre corrispondente del 1891.

Reti	Prodotti nel 1892 fr.	Prodotti nel 1891 fr.	Differenza in favore del 1892 fr.	Differenza in favore del 1891 fr.
P.-L.-M.	164,682,173	165,433,842	—	751,669
Rodano al M.Cenisio	2,168,471	2,195,001	—	26,530
Nord	87,825,000	88,090,000	—	265,000
Ouest	68,200,285	66,829,667	1,370,618	—
Orléans	81,071,389	78,931,485	2,139,904	—
Est	67,952,640	68,013,612	—	60,972
Midi	41,337,358	42,370,503	—	1,033,145
Stato	17,237,701	17,073,751	163,950	—
Totale	530,475,017	528,937,861	1,537,156	»

— *Strade ferrate di montagna.* — Le strade ferrate a cremagliera fanno strada in Francia. Infatti, a pochi giorni di distanza dall'inaugurazione della ferrovia del monte Revard, sistema Abt (1), è stata presentata una domanda di concessione per l'impianto d'una funicolare da Chamounix a Montavert.

Il progetto di questa funicolare è già stato, in massima, approvato dal Consiglio generale dell'Alta Savoia.

Ferrovie germaniche. — *Assicurazione contro gli accidenti in viaggio.* — La *Wilhelme*, Compagnia d'assicurazione di Madeburgo, ha inaugurato un sistema di assicurazioni contro gli accidenti in viaggio, mercè il quale le formalità necessarie sono ridotte al minimo.

Gli agenti della Compagnia staccano dei moduli comprendenti due parti numerate ciascuna col medesimo numero d'ordine. L'assicurato scrive il suo nome, età, domicilio, la durata del contratto e l'ammontare del premio, e conserva la parte sinistra dello stampato. Questa parte ha la firma litografata del Direttore della Compagnia, e costituisce la polizza.

La durata del contratto può variare da due giorni a dieci anni; si estende a tutti i viaggi, in vettura, in tramway, a cavallo, a dorso di mulo, ecc., e si applica pure agli accidenti sopravvenuti in queste condizioni nella località abitata dall'assicurato, senza che sia necessario che trattisi di un viaggio propriamente detto.

Ferrovie dell'Anatolia. — *Linea da Ismidt ad Angora.* — Si annunzia che la linea Ismidt-Angora sarà interamente terminata verso la metà del prossimo novembre. Il collocamento delle rotaie dell'ultimo tronco, Polatti-Angora, è già cominciato.

(1) Vedi *Monitore*, n. 37, pag. 586.

Ferrovie Russe. — *Linea da Samarkund alla ferrovia trancaspiana.* — Il Governatore generale del Turkestan ha concesso la costruzione d'una strada ferrata che, partendo da Samarkand, andrebbe, dopo aver percorso il Kokan, a raggiungere la ferrovia trancaspiana, servendo per Dijsak e Khodjend. La lunghezza della linea sarà di 370 verste. Lo scopo di questa strada ferroviaria, che sarà costrutta da una Società privata senza sovvenzione governativa, è di facilitare il trasporto del cotone e degli altri prodotti del Fergana e procurare degli sbocchi alla sua nascente industria.

Notizie Diverse

Il ponte sul Po a Cremona. — Quest'opera grandiosa, sulla quale il *Monitore* nel precedente numero ha intrattenuto a lungo i lettori, è stata inaugurata mercoledì, 20 corrente, alla presenza del ministro Genala, delle Autorità governative, provinciali e comunali della regione, e di una folla straordinaria accorsa dalle vicine città a festeggiare il fausto avvenimento. Il discorso inaugurale, mirabile di forma e di concetti, fu pronunziato dal ministro Genala, il quale rilevò l'alta importanza di questo lavoro, lustro dell'ingegneria italiana, e tributò vivi elogi agli iniziatori ed alla Impresa costruttrice del magnifico ponte.

Il Re inviò un telegramma al Ministro, col quale lo incaricava di rappresentarlo in quella solenne circostanza, e nel mentre manifestava alti sentimenti di viva compiacenza e soddisfazione per l'opera compiuta con tanto successo.

La città di Cremona aveva per l'occasione indetto delle pubbliche feste, che riuscirono animatissime per il grande concorso del pubblico.

Treno a corridoio del Great-Western-Railway. — Questo nuovo treno, che sarà messo in servizio fra poco sul Great-Western-Railway, si compone di 5 vetture, cioè: una vettura di 3ª classe di m. 15.250 di lunghezza e di m. 2.762 di larghezza, con un compartimento per il capo treno ed i bagagli; una vettura di 3ª classe di m. 15.250 di lunghezza e m. 2.762 di larghezza, con salone *à fumoir;* una vettura di prima classe delle medesime dimensioni, con salone *à fumoir;* una vettura di seconda classe con un compartimento per i bagagli e un salone *à fumoir;* un furgone di m. 12.207 di lunghezza e di m. 2.457 di larghezza.

Per tutta la lunghezza del treno vi è un corridoio unito tra le differenti vetture mediante raccordamenti flessibili. Dovendo il treno percorrere grandi distanze con poche fermate, ciascuna vettura ha due compartimenti *vater-closet* e toeletta. Per gli uomini ad una estremità, all'altra quello per le signore.

Per ogni classe di vettura, ve n'è una che ha un gran salone *à fumoir.*

I viaggiatori inglesi hanno sempre avuto una predilezione pei compartimenti separati, a preferenza delle grandi vetture aperte del sistema americano, e, nello studio di questo treno, si è cercato di combinare la separazione dei compartimenti con il vantaggio di poter circolare per tutta l'estensione del treno, e di potere accedere ai gabinetti di toeletta durante la marcia del treno, quando si deve percorrere una grande distanza.

Il treno è riscaldato con vapore preso dalla locomotiva e la quantità di questo vapore è regolata dal capo-treno.

L'illuminazione è a gaz, per mezzo di lampade centrali.

Per mettere i viaggiatori in comunicazione col capo-treno in caso di bisogno urgente, si è stabilito una soneria elettrica nel furgone, la quale comunica con ogni compartimento. Un registratore permette al capo-treno di vedere qual è il compartimento che ha fatto funzionare la soneria.

Nelle vetture del tipo americano, con porte alle estremità solamente, si forma qualche volta una grande ressa di viaggiatori; la Compagnia del Great-Western-Railway ha evitato questo inconveniente munendo ogni compartimento di porta, come nel materiale rotabile ordinario.

Il treno è munito di freno a vuoto automatico.

Commercio tra l'Italia e la Francia nel mese di agosto. — Secondo le statistiche ufficiali francesi pubblicate per cura della Camera di Commercio Italiana di Parigi, risulta che nel mese di agosto furono importate in Francia tante merci italiane per l'importo di fr. 9,900,000, e dalla Francia furono importate in Italia tante merci per il valore di fr. 15,221,000.

Durante i primi otto mesi dell'anno corrente l'Italia importò in Francia 87,243,000 fr. di merci, e la Francia nel medesimo periodo esportò in Italia tante merci per il valore di fr. 86,691,000.

Movimento commerciale della Gran Brettagna. — A tutto agosto ultimo scorso il valore complessivo degli scambi commerciali tra la Gran Brettagna e l'estero, nei primi otto mesi dell'anno corrente, si è ragguagliato ad una somma di lire sterline 432,396,589, restando inferiore di lire sterline 12,117,298 rimpetto all'anno precedente; questa diminuzione corrisponde alla ragione del 7.99 0|0.

Guardando però separatamente all'entrata ed all'uscita delle merci, si scorge tra l'una e l'altra un andamento del tutto diverso. Infatti le importazioni sono aumentate nella proporzione di 1.19 0|0, mentre le esportazioni sono diminuite del 9.18 0|0.

Le cifre parziali, distinte nelle varie categorie delle merci e prodotti, sono le seguenti:

Importazioni		genn.-ag. 1892		diff. sul 1891
Bestiame	Ls.	6,735,214	+	549,016
Sostanze alimentari . . .	»	114,761,354	+	6,608,239
Tabacco	»	2,184,573	—	5,973
Metalli	»	14,693,435	—	620,577
Prodotti chimici . . .	»	5,529,877	+	54,446
Olii	»	4,667,185	—	43,129
Materie greggie	»	78,935,294	—	4,461,311
Manifatture	»	43,608,757	+	455,359
Merci diverse	»	9,904,935	+	858,551
	Ls.	281,020,624	+	3,394,621
Esportazioni				
Bestiame	Ls.	449,084	+	21,608
Sostanze alimentari . . .	»	6,487,261	—	100,004
Materie greggie	»	12,673,952	—	1,174,584
Filati e tessuti	»	67,242,780	—	4,118,548
Macchine e metalli . . .	»	32,166,738	—	6,014,167
Vestiario	»	7,213,809	—	38,810
Prodotti chimici	»	5,600,141	—	306,346
Merci diverse	»	19,542,200	—	3,781,068
	Ls.	151,375,965	—	15,511,919

Quella che più colpisce tra queste differenze è la grave diminuzione di oltre 10 milioni di sterline nelle più cospicue esportazioni inglesi, cioè nei tessuti e nei metalli lavorati; diminuzione questa che ha il suo riscontro nella scemata importazione delle materie greggie.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Lavori occorrenti per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Venosa lungo la nuova ferrovia da Rocchetta

Melfi a Gioia del Colle, derivandone l'acqua dal Vallone di Bagnara mediante costruzione di apposita condottura;

L. 3000 per la costruzione di nuove opere a consolidamento della trincea detta di Pallaresco fra i chilom. 3.350 e 3.566 della ferrovia da Bergamo a Lecco;

L. 1090 per la ricostruzione e rafforzamento dei soffitti del magazzino merci a grande velocità, e del caffè ristorante della stazione di Chiavenna, nella linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 1030 per la sostituzione di lastroni di granito alle attuali coperture di legname di n. 6 ponticelli da m. 0.50 e per ricostruire i piedritti del ponticello al chilom. 5.284 della ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna.

Rete Mediterranea. — L. 80,163.52 per provvista * del materiale metallico necessario pel rifacimento in acciaio del binario pel tronco Casale-Terranova e per acquisto d'uno scambio per la stazione di Castel d'Agogna;

L. 47,000 per lavori * di difesa della ferrovia contro il fiume Pescara presso il chilom. 28 della linea Pescara-Aquila.

L. 45,300 per l'eseguimento * dei lavori occorrenti al rifacimento del binario pel tronco Casale-Terranova della ferrovia Asti-Mortara;

L. 10,000 pel fabbisogno * dei mobili ed attrezzi pell'arredamento dei fabbricati del tronco Nicotera-Ricadi della ferrovia Reggio-Castrocucco;

L. 2000 per lo sgombro di pietre e per la piantagione di acacie sulla scarpata a monte della trincea fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro della linea Eboli-Metaponto;

Rete Sicula. — L. 5140.74 per l'impianto degli uffici telegrafici nelle stazioni di Ragusa Inferiore, Ragusa Superiore, Donnafogata, Comiso, Vittoria e Biscari, comprese nei tronchi Modica-Comiso-Terranova della linea da Noto a Licata;

L. 1120 pel consolidamento della casa cantoniera al chilometro 164 039 della linea da Canicatti a Licata.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea (27 settembre, ore 3 pom.). — Per fornitura * di n. 15 carri a due assi della portata di 12 tonnellate (Serie R^b e R) e di 8 botti da 12 tonnellate pel trasporto di vino ed uve pigiate.

— Fornitura della ferramenta per i detti 15 carri.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — La gara fra Ditte nazionali per la fornitura a licitazione privata del materiale mobile seguente in 4 lotti, e cioè:

Lotto 1° — N. 24 carri coperti a due assi per trasporto di derrate alimentari;

Lotto 2° — N. 12 carrozze di 3ª classe a due assi, con quattro compartimenti per viaggiatori, ed una ritirata;

Lotto 3° — N. 16 carrozze di 2ª classe a due assi, con quattro compartimenti per viaggiatori, ed una ritirata, divise in due gruppi di 8 carrozze ciascuno;

Lotto 4° — N. 10 carrozze di 1ª classe a due assi, con tre compartimenti per viaggiatori, e due ritirate, divise in due gruppi di 5 carrozze ciascuno;

fu provvisoriamente aggiudicato: 1° lotto: deserto — 2° lotto: alla Ditta Diatto fratelli, di Torino, al prezzo di L. 10,993 per carrozza — 3°. lotto: deserto — 4° lotto: alla Ditta Fratelli Grondona, di Milano, al prezzo di L. 17,840 per le carrozze del 1° gruppo, e L. 17,625 per quelle del 2° gruppo.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (*Seduta del Comitato d'Amministrazione del 23 corrente*). — Con la Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per fornitura di carri tubolari sistema Goodfellow & Cushuan per trasporto vini ed uve pigiate;

Con la Ditta Librach & Cantor di Genova per fornitura di kg. 500,000 di petrolio raffinato del Caucaso;

Con la Ditta Reichmann e C. di Glasgow per fornitura di kg. 400,000 di ghisa Eglinton e di kg. 15,000 di ghisa Ematite Bessemer;

Con la Ditta Ruffinoni Cesare di Susa per fornitura di kg. 80,000 di ferro in masselli;

Con la Ditta Fratelli Polla di Torino per fornitura di kg. 500,000 di ghisa fusa greggia;

Con la Ditta Enrico Vincenzi di Modena per impianto siepi di chiusura della linea Sparanise-Gaeta;

Con la Ditta suddetta per impianto siepi vive per chiusura della linea Velletri-Terracina;

Con la Ditta Poretta Carlo di Torino per fornitura di N. 38,000 scope di sorgo con manico e di N. 20,000 scopette di sorgo;

Con la Ditta Donnarumma Beniamino di Portici per sistemazione delle tettoie del riparto falegnami nelle Officine dei Granili.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Artona — Velletri — (30 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione e completamento del cimitero comunale. Importo L. 22,722.44. Cauz. provv. L. 1000. Fatali giorni 15.

Amministrazione provinciale di Ancona (1° ottobre, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della strada della Scheggia per m. 6730 dall'abitato di Gavilla, a 700 metri, fino al confine della provincia Umbra. Imp. L. 165,400 (V. n. 36),

Municipio di Lercara — Palermo — (1° ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto delle opere e forniture necessarie alla costruzione dell'edificio scolastico nel locale dall'antico Fondaco di Palagogna e case adiacenti. Importo L. 105,035.14. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. L. 5000. Fatali 18 ottobre, ore 12 merid.

Genio Militare di Fontana Liri (3 ottobre, ore 10 ant, unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione delle officine per la fabbricazione della Balistite nel nuovo Polverificio di Fontana Liri. Importo L. 370,000. Cauz. L. 37,000. Lavori compiuti in 180 giorni.

Prefettura di Foggia (4 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di una banchina in terra con difesa in sasso e muratura attorno l'abitato di Lesina. Imp. L. 53,510. Cauz. provv. L. 2600. Cauz. def. il decimo. Fatali giorni 15.

Municipio di Terranuova di Sicilia (5 ottobre, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per il proseguimento e completamento del già iniziato ampliamento del cimitero comunale. Importo L. 45,000. Cauz. provv. L. 4500. Fatali ore 12 merid.

Municipio di Pistoia (5 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di pavimentatura e fognatura delle due strade in città denominate Via Cavour e Casa Bianco. Importo L. 79,714. Cauz. provv. L. 27 0. Cauz. def. L. 6000. Fatali 26 ottobre, ore 10 ant.

Municipio di Genova (7 ottobre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del corso Galileo Galilei. Importo L. 45,000. Cauz. L. 4500. Fatali 22 ottobre, ore 12 merid.

— (8 ottobre, ore 2 pom., def.). — Appalto dei lavori di restauro nella cattredrale di S. Lorenzo. Importo ridotto L. 34,200 (V. numeri 34 e 37).

Genio Militare di Roma (10 ottobre, ore 11 ant.). — Appalto dei lavori occorrenti all'allargamento e sistemazione della strada comunale, che dalla chiesa di S. Rocco conduce al poligono d'artiglieria in Nettuno. Importo L. 22.000. Cauz. L. 1200.

Opera Pia De Ferrari B ignole Sale in Genova (11 ottobre, ore 1 pom., def.). — Appalto per la completa costruzione di un fabbricato in via Alesandro Volta. Importo ridotto L. 74,245.73. (Vedi n. 32 e 37).

Prefettura di Roma (10 ottobre, ore 1 2ant., unico e def.). — Appalto dei lavori di riduzione e risanamento dei locali ad uso del laboratorio di chimica farmaceutica tossicologica della R. Università di Roma. Importo L. 43,350. Cauz. provv. L. 2000. Cauzione definitiva L. 5000,

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova — (4 ottobre, ore 3 pom., unica e def.). — Fornitura di **rame** in verghe sagomato: kg. 5000 della lettera *U* e kg. 2000 della lettera *V* a L. 1.80. Cauzione L. 1260. Consegna 30 giorni.

— (6 ottobre, id.). — Fornitura di tonnell. 300 di **coke**. Imp. L. 15,000. Cauz. L. 1500. Consegna giorni 50.

— (7 ottobre, id.). — Fornitura di **rame** in verghe sagomato: kg. 3900 della lettera *L* e kg. 2700 della lettera *M* a L. 1,80 al kg. Cauz. L. 1190. Consegna giorni 30.

— (10 ottobre, id.). — Fornitura di **ferro**: kg. 900 in filo grosso a L. 0.40; kg. 700 in verga cavo a L. 1; kg. 700 di moietta a L. 0.35; kg. 10,000 scelto in lamiera grossa a L. 0.50. Cauzione L. 640. Consegna giorni 60.

R. Fonderia — Napoli — (7 ottobre, ore 2 pom., unica e def.). — Fornitura di tonnell. 200 di **carbone** agglomerato in formelle. Importo L. 7000. Cauz. L. 700. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Fratelli Feltrinelli, Milano: legno abete dell'Adriatico, L. 33,400.60;
Ciarfei Gaetano, Napoli: lastre di vetro comune e lastre da specchio, L. 5,402.54;
Steward and Clydesdale, Glasgow: tubi saldatori di acciaio, L. 9.900;
Pirelli e C., Milano: m. 1000 di filo di rame, L. 250;
Società italiana d'elettricità, Torino: 400 lampade, L. 560;
Società metallurg. ital., Livorno: 300 tubi di ottone, L. 1,560;
Pietro Molinari, Genova: 2 contagiri elettrici, L. 5,600;
Apollo Finocchietti, Genova: droghe e colori, L. 138,668.40;
Società metallurg. ital., Livorno: rame e ottone, L. 193,893.75;
Zaccheo Faggioni, Spezia: sedie e seggioloni legno, L. 7,769.79;
Società italiana per la concia delle pelli, Roma: coreggе di cuoio, L. 17,064;
Del Negro e Parocchetti, Milano: mole di smeriglio, L. ,6983.67;
Giovanni Pittaluga, Genova: legno faggio, L. 23,293.72;
Raffaele Sacerdote, Torino: calzoni, camicioni e sacchi di tela olona, L. 14,843.73;
Francesco Bernaroli, Bologna: droghe e colori, L. 26,758.65;
Società metallurgica italiana, Livorno: kg. 1800 di tubi ottone, L. 4,350;
Ferrari Carlo, Milano: carta ed oggetti cancelleria, L. 7,330.50;
Cioffi Pasquale, Napoli: id. L. 9,120;
Neumeyer Augusto, Genova: tappeto *linoleum*, L. 38,401.90;
Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di ottone e di rame, L. 226,680;
Bramante Riccardo, Rivoli Veronese: legno quercia, L. 77,019.44.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			7mbre 17	7mbre 24
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 670	667.50
»	»	Mediterranee	» 540	539
»	»	Sicule	» 610	616
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	280
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 300	300
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 547.50	547.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 281	281
»	»	Novara-Seregno	» 68	68
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 317	317.50
»	»	» 2ª emiss.	» 300.50	300.50
»	»	Centrale Toscana	» 519	519
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 444	444.50
»	»	Meridionali	» 307.25	308
»	»	Sarde, serie *A*	» 308.50	309
»	»	» serie *B*	» 304.50	304.50
»	»	» 1879	» 301.50	303.50
»	»	Pontebba	» 452.50	452.50
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 325	325
»	»	Gottardo 4 %	» 103	103.15

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

2 ottobre. — **Tramvie a cavalli in Vicenza.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. in Schio.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre saranno pagate le cedole:

N. 43 delle obbligazioni della Serie *A*			in L.	6.29
» 28	»	Emissione	1879 »	6.32
» 22	»	1ª »	1882 »	6.32
» 20	»	2ª »	1882 »	6.32

Ferrovie Meridionali. — Pagamento della cedola, maturante il 1 ottobre, delle Obbligazioni in L. 6,30 (V. *Avvisi Società ferroviarie*).

Ferrovia Vittorio Emanuele e Ferrovia di Novara. — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 22 settembre, n. 222, pubblica la distinta delle obbligazioni sorteggiate e rimborsabili dal 1° ottobre.

Ferrovia Mantova-Modena. — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 21 settembre, n. 221, pubblica la distinta delle azioni estratte.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 1° ottobre saranno pagate le quote a saldo dovute alle cedole di godimento annesse alle obbligazioni del già estinto prestito, nella somma di L. 10.70 per ogni cedola.

La *Gazzetta dei Prestiti* di Milano del 16 settembre, n. 1051, pubblica le seguenti estrazioni:
Ferrovia Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani);
Ferrovie vicinali nel Belgio — estrazione 20 agosto;
Ferrovia Colonia-Minden » 1° »
Ferrovia Nicolas (1ª emissione) » 22 »

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima — Firenze
Capitale Lire 260 milioni, interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori Portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante il **1° ottobre** p. v. **sarà pagata**, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a

Firenze presso la Cassa Centrale	L.	6.30
Ancona presso la Cassa dell'Esercizio	»	6.30
Bologna id. id.	»	6.30
Napoli presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
Palermo presso i signori I. e V. Florio	»	6.30
Livorno presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
Genova presso la Cassa Generale	»	6.30
Torino presso la Società Gen. di Cred. Mob. Italiano	»	6.30
Roma id. id.	»	6.30
Milano id. id.	»	6.30
Venezia presso i signori Alessandro Levi e C.	»	6.30
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Fr.	6.30
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» presso la Banca di Sconto di Parigi	»	6.30
Ginevra presso i signori Bonna e C.	»	6.30
Basilea presso i signori De Speyr e C.	»	6.30
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
Berlino presso il signor Meyer Cohn	»	6.30
» presso la Deutsche Bank	»	6.30
Francoforte s/M presso la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank	»	6.30
» presso il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.30
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fol.	2.96
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited	Ls.	0.5 ¹/₄

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso al loro valore nominale delle Obbligazioni estratte al sorteggio del 16 maggio 1892.

Firenze, 17 settembre 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25ª Decade — dal 1° al 10 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.281.771 47	49.010 75	360.889 13	1.210.865 21	17.684 32	2.920.220 88	4.226 00
1891	1.262.430 55	48.112 27	354.406 33	1.202.637 88	17.126 76	2.884.713 79	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 19.340 92	+ 898 48	+ 6.482 80	+ 8.227 33	+ 557 56	+ 35.507 09	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	24.379.196 63	1.153.757 70	7.458.133 37	31.314.186 77	348.279 73	64.653.554 20	4.226 00
1891	25.442.400 61	1.153.852 34	7.561.924 31	31.050.700 86	344.701 25	65.553.579 37	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.063.203 98	— 94 64	— 103.790 94	+ 263.485 91	+ 3.578 48	— 900.025 17	+ 22 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	88.240 53	2.313 25	25.983 87	105.788 47	6.279 46	228.605 58	1.138 21
1891	82.460 30	2.162 93	24.609 73	102.621 59	967 03	212.821 58	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 5.780 23	+ 150 32	+ 1.374 14	+ 3.166 88	+ 5,312 43	+ 15.784 00	+ 120 70
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.498.171 03	35.971 30	432.168 41	2.348.462 44	58.639 81	4.373.412 99	1.018 05
1891	1.548.242 02	38.050 19	431.923 10	2.388.226 10	59.005 57	4.465.446 98	998 65
Differenze nel 1892	— 50.070 99	— 2.078 89	+ 245 31	— 39.763 66	— 365 76	— 92.033 99	+ 19 40

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	587 01	593 23	— 6 22
riassuntivo.	13.162 91	13.458 34	— 295 43

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

7ª Decade — Dal 1° al 10 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	114,092 00	2,837 00	9,661 00	117,198 00	633 00	244,481 00	609 00	401 00	1892 . . . L. 244,481 00
1891	105,885 00	1,870 00	10,199 00	120,156 00	987 00	239,097 00	609 00	393 00	1890 . . . » 229,108 00
Differenza nel 1892	+ 8,207 00	+ 1,027 00	— 538 00	— 2,958 00	— 354 00	+ 5,384 00	»	+ 8 00	*Differ.* in +/— + 15,373 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1892					
1892	717,267 00	15.110 00	92,173 00	771,818 00	7,062 00	1.603,430 00	609 00	2,633 00	1892. . . L.1,603,430 00
1891	707,331 00	13,584 00	88,272 00	771,079 00	6,823 00	1,587,089 00	609 00	2,606 00	1890. . . » 1,580,372 00
Differenza nel 1892	+ 9,936 00	+ 1,526 00	+ 3,901 00	+ 739 00	+ 239 00	+ 16,341 00	»	+ 27 00	*Differ.* in +/— + 23,058 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	31,614 00	1,063 00	1,691 00	5,155 00	556 00	40,079 00	247 00	162 00	1892 . . . L. 40,079 00
1891	19,800 00	171 00	956 00	4,123 00	84 00	25,134 00	178 00	141 00	1890 . . . » 18,854 00
Differenza nel 1892	+ 11,814 00	+ 892 00	+ 735 00	+ 1,032 00	+ 472 00	+ 14,945 00	+ 69 00	+ 21 00	*Differ.* in +/— + 21,225 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1892					
1892	158,318 00	2,169 00	10,362 00	37,213 00	746 00	208,803 00	222 00	941 00	1892 . . . L. 208,803 00
1891	122,273 00	1,100 00	7,280 00	29,175 00	929 00	160,757 00	146 00	1,101 00	1890 . . . » 118,178 00
Differenza nel 1892	+ 36,040 00	+ 1,069 00	+ 3,082 00	+ 8,038 00	— 183 00	+ 48,046 00	+ 76 00	— 160 00	*Differ.* in +/— + 90,625 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Settembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,472.05	19,427.05	2,710.10	1,406.45	3,100.90	4,447 35	6,780.25	4,991.80	2,582.05	6,087.60	3,967.30	1,015.95
Bagagli e Cani.	86.70	248.10	87.85	15.95	62.30	9.25	91.10	89.35	33.10	47.80	46.45	5.85
Merci a G. V. e P. V. Accel.	537.40	3,036.65	141.15	155.05	494.25	337.95	127.80	259.10	388.60	681.95	301.70	29.60
Merci a P. V..	6,555.65	7,449.90	799.10	2,949.90	1,176.55	68.25	1,810.90	1,954.60	1,557.20	2,705.40	1,028.40	508.15
Totali	12,651.80	30,161.70	3,738.20	4,527.85	4,834.00	4,862,80	8.810.05	7,290.85	4,560.95	9,522.75	5,343.85	1,559.55

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe (***)	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2.cl. (**)	1.2.cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1.2.cl.	1.2 cl.
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		8 — p.	8 15 p.	—
Douvres. . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich). Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	Déjeun.						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 53 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi. . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2.cl.	1.2.cl.	1.2.cl.		Club-Train	1.2.cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	(B) 2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 -- antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 1° Ottobre 1892. NUM. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

APPUNTI SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE DEL 1885

(*Continuazione — V. Numero 39*).

***

I contratti di esercizio della Mediterranea, Adriatica e Sicula, sono basati sul concetto che le Società affittuarie hanno a loro carico non soltanto le spese di esercizio e di manutenzione ordinaria, ma benanche a mezzo di ***fondi di riserva*** specialmente stabiliti, i danni cagionati da casi di forza maggiore e la rinnovazione del materiale metallico dell'armamento e del materiale rotabile. Invece a tutte le altre spese riflettenti specialmente i nuovi impianti riconosciuti necessari sia per un esercizio più regolare, sia dipendenti da aumenti di traffico, si provvede a mezzo di un fondo speciale denominato ***Cassa per gli aumenti patrimoniali*** (1), che non può essere considerata quale un onere per lo Stato, attesochè (come lo stesso titolo lo indica) le spese fatte dalla detta ***Cassa per gli aumenti patrimoniali*** creano un maggior valore alle proprietà date in imprestito dallo Stato (1) e che debbono ritornare allo Stato allo spirare dei contratti di esercizio.

Per la ***Rete principale***, ossia per le linee già in esercizio al 1° luglio 1885, e sino a concorrenza di un traffico complessivo di 112 milioni all'anno per la Mediterranea e di 100 milioni per l'Adriatica, il prodotto lordo annuale è diviso nel seguente modo:

« Il 10 per cento per far fronte al pagamento dei corri-
» spettivi per l'uso del materiale rotabile e di esercizio, ai
» fondi di riserva in date proporzioni chilometriche stabi-
» lite, ed eventualmente (se vi è supero) alla Cassa aumenti
» patrimoniali;

« Il 62.50 per cento alle Società in corrispettivo delle
» spese tutte d'esercizio e d'amministrazione, e quale utile
» eventuale qualora rimanga un margine oltre queste spese (2);

« Il 27.50 per cento allo Stato ».

Oltrepassandosi poi ciò che nelle convenzioni è denominato ***Prodotto lordo iniziale***, ossia un traffico annuale di 112 milioni per la Mediterranea e di 100 milioni per l'Adriatica, le suddette percentuali del 10 per cento, 62.50 per cento e 27.50 per cento sono modificate in favore dello Stato e dei fondi di riserva in generale. È specialmente in favore delle Casse per gli aumenti patrimoniali, la di cui prosperità anzi è basata quasi esclusivamente sui prodotti lordi ***ultra iniziali*** delle varie reti.

Per la ***Rete complementare poi***, ossia per le nuove linee aperte all'esercizio posteriormente al 1° luglio 1885, e sino a concorrenza di un prodotto lordo chilometrico di 15,000 lire, si preleva anzitutto il 10 per cento per i fondi di riserva e per corrispondere il 5 per cento netto sulle cauzioni prestate dalle Società; e le Società ricevono in corrispettivo delle spese di esercizio e quale utile eventuale, la

(1) Dall'articolo 59 del capitolato della Mediterranea e con gli articoli corrispondenti degli altri due contratti si rileva fra le altre cose che: « con essa (Cassa) si provvederà alle spese per gli ampliamenti » dell'argine stradale, pel raddoppiamento ed aggiunta dei binari e » piani caricatori, impianto ed ampliamento di stazioni ed officine, » applicazione di apparecchi di sicurezza e di segnalamento lungo » le linee e nelle stazioni, e in genere per tutte le costruzioni nuove, » compresi i fabbricati e le chiusure di *primo impianto*, nonché al- » l'aumento e alle sostituzioni per cambiamento di tipo di mecca- » nismi fissi pel servizio delle stazioni e di attrezzi ed utensili delle » officine, alla costruzione di nuove linee telegrafiche ed all'aggiunta » di nuovi fili sulle linee esistenti.

« Saranno a carico di questa Cassa le spese straordinarie pel ri- » facimento in acciaio dei binari tuttora in ferro compresi i relativi » scambi, e pel primo risanamento e completamento della massic- » ciata in quanto non siasi provveduto coll'articolo 10 ed annesso » allegato *B*.

« Si provvederà pure con questa Cassa all'aumento del materiale » rotabile e dell'esercizio, ed a quei miglioramenti di esso che ne » aumentino il valore e siano approvati dal Governo, addebitandone » però il concessionario ».

(1) Per le linee di proprietà delle Meridionali, questi *aumenti patrimoniali* sono, ben inteso, a carico della Società. E così pure la quota-parte degli allegati *B* riflettente l'antica rete tuttora di proprietà della Società.

(2) Si è già verificato in alcuni esercizi che le Società sono rimaste senza alcun utile proveniente dall'esercizio delle linee, propriamente detto, ossia senza tener conto di altri proventi di loro pertinenza.

metà del prodotto lordo, più una sovvenzione fissa di 3000 lire a chilometro (1).

Oltre il limite di 15,000 lire di prodotto lordo a chilometro, le linee complementari (2) sono aggregate alla rete principale. E così pure sono aggregate alla rete principale le linee di prima categoria, secondo la legge 29 luglio 1879, qualunque sia il loro traffico (3).

Quanto precede, riflette l'esercizio delle Reti *Mediterranea* ed *Adriatica* soltanto; attesochè per la Rete *Sicula* si tenne conto, da una parte dell'assai minore estensione della rete, e dall'altra delle forti pendenze della maggior parte delle linee. Ed i concetti pur rimanendo identici, sono modificate le quote-parti, o percentuali, dei prodotti lordi che spettano ai Fondi di riserva, alla Cassa aumenti patrimoniali, alla Società ed allo Stato.

E con questi pochi appunti, i quali bastano ai nostri ragionamenti, chiuderemo il breve cenno descrittivo delle Convenzioni del 1885; notando peraltro che per la loro indole i detti contratti di esercizio possono paragonarsi alla *locazione* che un proprietario farebbe di un suo stabile o di un suo podere ad un fittavolo, nella quale locazione fossero rimaste naturalmente a carico del proprietario tutte le spese riconosciute necessarie per la consegna dello stabile o podere nel cosidetto *stato locativo* (allegato *B* delle Convenzioni), nonchè quelle altre spese relative all'ampliamento, miglioramento e maggiore futuro rendimento degl'immobili (*Cassa per gli aumenti patrimoniali*); nel mentre rimangono a carico dell'affittuario tutti gli oneri derivanti dalla buona manutenzione corrente delle cose locate.

Questo è almeno lo spirito delle Convenzioni del 1885. E se vi è un dubbio sulla bontà dei detti contratti, desso è unicamente quello di sapere se il proprietario non avrebbe forse (?) fatto meglio di *amministrare egli stesso il suo immobile;* oppure se trovandosi in strettezze finanziarie non sarebbe stato preferibile (?) per esso proprietario *di vendere addirittura le sue proprietà*, onde pagare una parte dei suoi debiti, oppure far fronte a nuovi impegni contratti.

***

Precedentemente si è accennato al fatto che nell'esercizio 1884 (ossia nell'anno precedente alle Convenzioni) lo Stato aveva ricavato un utile di 51,079,000 lire circa dalle linee delle 4 reti ferroviarie che poi costituirono le Società esercenti Mediterranea, Adriatica e Sicula; e come questo provento si riduceva approssimativamente a poco più di 19 milioni, tenuto conto del canone di lire 32,058,955, pagato alla Società delle Meridionali.

Quest'utile annuo di 19 milioni, però, non può considerarsi *netto*, attesochè nella contabilità delle linee esercitate dallo Stato, non si teneva conto che in modo assai relativo dei *Fondi di riserva*, che poi furono stabiliti dalle Convenzioni del 1885 su basi, per quanto logiche, altrettanto larghissime rispetto al passato.

(1) La sovvenzione fissa di 3000 lire è applicata non già alle lunghezze effettive delle linee, ma bensì alle cosidette *lunghezze virtuali*, le quali corrispondono ad un lieve aumento di lunghezza, calcolato in modo tale da compensare le maggiori spese di trazione sui tratti aventi pendenze superiori a certi limiti determinati nei contratti.

(2) *O tronchi* di linee complementari, lunghi non meno di 20 chilometri e collegati alla rete principale.

(3) Qui giova notare incidentalmente come il passaggio di una *linea complementare* alla *rete principale* cagionato dall'aumento progressivo del suo traffico, riesce dannoso alle Società. Ed invero, nel mentre con un prodotto lordo di 14,999 lire a chilometro (rete complementare) la Società percepisce la *metà* del prodotto, più 3000 lire, ossia 10,499 50 lire a chilometro, con un prodotto lordo invece di lire 15,001 (rete principale) la quota-parte della Società è del 62.5 0|0, ossia lire 9375.62 soltanto.

Dimodochè per un aumento di sole 2 lire a chilometro nel traffico, le Società perdono lire 1123.88, parimenti a chilometro; e questa perdita è ancora superiore, tenuto conto delle lunghezze virtuali delle linee. Quest'osservazione spiega alcune anormalità apparenti delle statistiche delle Società esercenti in questi ultimi anni.

Nel primo anno d'esercizio delle tre nuove Società, ossia dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1886 (1), i prodotti lordi (non compreso i cosidetti *introiti a rimborso di spesa*) furono i seguenti sulle reti principali, ossia sulle stesse e identiche linee considerate precedentemente nel 1884:

Rete *Mediterranea*	L. 104,485,499.08
Rete *Adriatica*	» 93,793,510.35
Rete *Sicula*	» 7,459,647.15
ossia complessivamente (*A*)	L. 205,738,656.58

E le quote-parti, o *percentuali*, spettanti alle Società sui detti prodotti lordi:

Rete *Mediterranea*, 62.50 0|0 . .	L. 65,303,436.92
Rete *Adriatica* id. . .	» 58,620,943.96
Rete *Sicula*, 82 0|0	» 6,116,910 66
E quindi in totale (*B*)	L. 130,041,291.54

Dimodochè nel primo anno di applicazione delle Convenzioni del 1885, lo Stato ricavò dalle ferrovie contemplate un reddito lordo corrispondente alla differenza fra le due cifre suesposte *A* e *B*, ossia un provento di L. 75,697,365.04, dal quale detraendo come nel 1884 il canone dovuto alla Società delle Meridionali, ossia lire 32,058,955.12, rimane in suo favore l'utile lordo di lire 43,638,409.92.

E volendo esser larghi nei nostri apprezzamenti, ossia sottrarre ancora dalla detta cifra i *Fondi di riserva* conseguiti in base ai contratti di esercizio delle tre Società nel primo anno, ossia altre lire 7,372,408.28 (2), rimane sempre a favore dello Stato un utile netto di lire 36,266,001.64 (3).

Dimodochè le stesse ferrovie che nel 1884 avevano dato al Governo un utile di circa 19 milioni, nel primo anno di applicazione delle convenzioni hanno prodotto 36 milioni in favore dello Stato. E quindi, tenuto conto delle considerazioni già svolte relativamente agli *Allegati B* ed ai *Fondi di riserva* delle antiche reti amministrate dallo Stato, può affermarsi che i contratti del 1885 hanno pressochè *duplicato* il ricavo del Governo per le ferrovie cedute (a titolo di semplice esercizio) all'industria privata (4).

I calcoli precedenti si riferiscono alle *reti principali* delle tre Società esercenti, ossia a quelle linee consegnate alla Mediterranea, all'Adriatica ed alla Sicula il 1° luglio 1885.

Volendo invece esaminare i risultati dell'esercizio delle

(1) L'anno contabile tanto della Mediterranea quanto della Sicula, cominciando il 1° luglio e chiudendosi il 30 giugno, le cifre esposte per queste due reti sono esatte. Invece l'anno contabile delle Meridionali andando dal 1° gennaio al 31 dicembre, i numeri indicati per l'Adriatica corrispondono ai risultati del 2° semestre 1885 aggiunti alla *metà* di quelli del successivo esercizio 1886.

(2) Sul proposito è da notare che questa cifra complessiva di lire 7,372,408.28 dei *Fondi di riserva* comprende anche i 756 chilometri di linee *complementari* dell'esercizio 1885-86. È quindi che discorrendosi in questo momento della rete principale, bisognerebbe ridurla alla parte afferente a quelle linee, ottenendo così un risultato ancora più favorevole per lo Stato.

La suddetta cifra di lire 7,372,408.28 si suddivide così: Mediterranea lire 4,241,781.69, Adriatica lire 2,442,289.74 e Sicula lire 688,336.85.

(3) È da notarsi che non vi è da tener conto in questi calcoli dei corrispettivi per l'uso del materiale rotabile e di esercizio, attesochè (come già si disse) dessi rappresentano gl'interessi sulle somme versate a titolo di *cauzioni* dalle Società allo Stato.

(4) Negli esercizi successivi i prodotti lordi delle reti *principali* complessivi delle tre Società esercenti sono stati i seguenti: 1886-87, lire 212,065,198.25 — 1887-88, lire 222,191,360.32 — 1888-89, lire 222,348,144.83 — 1889-90, lire 221,532,079.66 — 1890-91, lire 217,797,331.74. E stabilendo dei calcoli identici, si troverebbero delle cifre pressochè corrispondenti in *media* a quelli del 1885-86. Questi calcoli però non sarebbero rigorosamente esatti se non si tenesse conto in essi delle lievi variazioni subìte dalle lunghezze delle reti principali in seguito all'applicazione dei contratti d'esercizio del 1885. Ed infatti, nel mentre dalle cifre suesposte sembrerebbe a prima vista che il *prodotto iniziale* complessivo delle tre reti, il quale ascende a 220 milioni e mezzo, è stato sempre oltrepassato, desso invece non è stato veramente oltrepassato in modo sensibile che nei soli due esercizi 1887-88 e 1888-89.

reti *complementari*, delle nuove linee eseguite cioè per conto diretto dello Stato, ma esercitate dalle Società a misura che sono ultimate, abbiamo le cifre seguenti per l'esercizio 1885-86.

Rete *Mediterranea* prodotto lordo	. .	L.	1,565,782.57
Rete *Adriatica* id.	. .	»	1,201,026.63
Rete *Sicula* id.	. .	»	33,683.59
Prodotto lordo complessivo 1885-86		L.	2,800,492.79

Su questi prodotti lordi, lo Stato ha percepito le seguenti percentuali:

Rete Mediterranea,	50 0|0	L.	782,891.28
» Adriatica	50 0|0	»	600,513.31
» Sicula	35 0|0	»	11,789.26
	Totale	L.	1,395,193.85

Ed ha per contro pagato a titolo di *sovvenzione fissa di 3000 lire per ogni chilometro di lunghezza virtuale* di queste linee complementari, alla Mediterranea L. 753,066.57, alla Adriatica L. 1,462,120.50 ed alla Sicula L. 22,167.12; e quindi complessivamente una somma di L. 2,237,354.19.

La differenza fra le due cifre di L. 1,395,193.85 e di L. 2,237,354.19 (1) ossia L. 842,160.34 rappresenta *l'onere dello Stato per l'esercizio delle nuove linee complementari nell'anno contabile 1885-86*.

Or bene se si considera che la lunghezza *media* esercitata nell'esercizio 1885-86 di queste nuove ferrovie è di circa 756 chilometri (2) si rileverà che quest'onere di lire 842,160.34 rappresenta soltanto 1114 lire annue per ogni chilometro di nuova ferrovia, ossia ben poca cosa.

Ed invero che cosa sono queste 1114 lire a chilometro a petto, da una parte dei vantaggi morali prodotti da questo accrescimento della rete ferroviaria italiana, e dall'altra dal fatto che non soltanto si tratta di nuove arterie che non hanno ancora sviluppati i propri traffici; ma benanche che queste ferrovie complementari hanno indubbiamente favorito il movimento della rete principale con utile diretto dello Stato?

Calcoli consimili potrebbero stabilirsi per la rete complementare per gli esercizi posteriori al 1885-86, ma siccome dessi si riferiscono a *nuove linee* e quindi sortono dal programma della presente memoria li tralasceremo, riservandoci invece di ritornare sull'argomento in un altro lavoro nel quale saranno esaminate e discusse le condizioni tutte relative alla costruzione ed all'esercizio delle linee complementari in generale e di quelle contemplate nella legge 20 luglio 1888 in particolare.

***

Esaminiamo ora quali sono stati i risultati economici ottenuti dalle Società concessionarie in base ai contratti di esercizio del 1885 (3).

Nei sei esercizi sociali della *Mediterranea* (ossia da quello 1885-86 a quello 1890-91) dei quali si conoscono già i risultati, la Società ha portato complessivamente al suo avere (4):

Per la quota al 62.50 per cento sui prodotti lordi della rete *principale*	L.	419,926,072.77
Per la quota del 50 per cento sui prodotti lordi della rete *complementare* .	»	11,683,990.83
Per le sovvenzioni di 3000 lire a chilometro, delle lunghezze virtuali delle reti complementari	»	10,284,383.76
Inoltre dessa ha incassato per i così detti *Introiti a rimborso di spesa* sui trasporti a prezzi ridotti eseguiti per conto dello Stato, con tariffe interamente a favore della Società	»	19,013,411.58
E quindi in totale	L.	460,907,858.94
Per contro nello stesso *sessennio* la Società ha speso complessivamente per l'amministrazione e l'esercizio delle sue linee	»	454,943,565.95
E quindi l'*utile* complessivo dello stesso sessennio risulta dalla differenza fra queste due ultime cifre, cioè di	»	5,964,292.99

Ossia di sole L. 994,048.83 quale *media* per ognuno dei *sei* esercizi considerati.

Quest'utile medio di L. 994,048.83 corrisponde a soli *centesimi* 74 per ogni 100 lire (0.74 per cento) se si considera il capitale azioni primitivo di 135 milioni e soltanto a L. 0.55 per cento, se invece quest'utile si riferisce all'aumentato capitale (nel 1888) di 180 milioni — ossia ad un dividendo tanto più meschino per gli azionisti della Società, se si considera che desso è stato in gran parte prodotto da un fattore di carattere eccezionale e provvisorio, ossia dai 19,013,411.58 d'*Introiti a rimborso di spese*, i quali nel sessennio considerato riflettono per la massima parte trasporti eseguiti, o pei lavori dell'Allegato *B*, o per *cottimi* affidati alla Società, o pel rifacimento della parte metallica dei binari, ecc., ecc.

Dimodochè può ritenersi probabile che se nel sessennio non si fossero eseguiti questi 19 milioni di trasporti per conto dello Stato, l'esercizio propriamente detto delle linee sarebbe risultato ancora meno attivo, e forse anche passivo se si tenesse conto di altri fatti che non entrano nel programma di questo studio (1). (*Continua*).

(1) In questo caso non vi è da tener conto dei *Fondi di riserva*, atteso che essi furono già calcolati nel precedente capitolo XIV a proposito della rete principale.

(2) In cifre tonde, Mediterranea 230 chilometri, Adriatica 518 chilometri (2° semestre 1885 e metà dell'anno 1886), Sicula 8 chilometri.

(3) I corrispettivi per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio, di cui si è parlato in precedente capitolo, rappresentano come si è già detto, in realtà l'interesse sulle cauzioni versate dalla Società al Governo, nonchè i relativi rischi assunti dalle Società per l'uso di quel materiale.

(4) Onde evitare complicazioni e rendere chiaro il ragionamento, si sono istituiti i calcoli seguenti senza tener conto della *modificazione delle percentuali* per i lievi prodotti ultra iniziali, la di cui introduzione non avrebbe peraltro modificato sensibilmente le cifre esposte.

(1) Le Società hanno però, oltre ai corrispettivi di cui è parola a pagina 55, altri cespiti indiretti minori, i quali appariscono nei bilanci con le denominazioni di Proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni, Proventi dell'esercizio di proprietà sociale, Proventi del traffico non ripartibili, commissioni, provvigioni ed interessi diversi, Introiti a rimborso di spese, ecc., ecc. Oltre a che le Società godono degli *utili* provenienti dalla *costruzione* delle nuove ferrovie che eseguono per cento dello Stato in virtù della legge 20 luglio 1888.

LA COSTRUZIONE DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

Progetti d'appalto. — Spese definitive.

I nostri lettori ricorderanno certamente la Circolare emanata dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, pubblicata nel n. 37 del *Monitore*, concernente gli studi ed i progetti di ferrovie complementari.

In questa circolare si richiamava l'attenzione dei direttori tecnici governativi, sulla compilazione dei progetti affinchè riescano regolari, completi e bene determinati.

Per convincersi dell'opportunità somma di questa circolare, che noi speriamo sarà scrupolosamente osservata, basterà porre in rilievo l'enorme ribasso che si è verificato nelle gare avvenute in passato per gran numero di appalti. L'eloquenza delle cifre seguenti è manifesta:

Il tronco Piedimulera-Domodossola, della linea Gozzano-Domodossola, venne appaltato col ribasso del 40.13 per cento; il tronco Monselice-Canal Bisalto, della linea Legnago-Monselice, col ribasso del 41.48 per cento; il tronco Salerno-Fratte, della linea Salerno-Sanseverino, col ribasso

del 43.09; il tronco Lugo-Massa Lombarda, della linea Ferrara-Ravenna Rimini, col ribasso del 43.12; le travate metalliche della linea Bra-Carmagnola furono appaltate col ribasso del 43.25; il tronco Sora-Balsorano, della linea Avezzano-Roccasecca, col ribasso del 45.85 per cento; due travate metalliche pel tronco Cervia-Rubicone furono appaltate col ribasso del 50.50 per cento; e finalmente — cosa che parrebbe incredibile, se non fosse vera — il tronco Taranto — chilom. 3.700 — della linea Taranto-Brindisi, col ribasso del 55.42 per cento.

In quanto poi alla differenza tra il prezzo deliberato per le costruzioni e l'importo delle costruzioni ultimate, togliamo da una recente pubblicazione del R. Ispettorato altre cifre, poco edificanti per chi ha compilato i progetti e che vieppiù dimostrano la necessità di questa circolare.

Il tronco Monvalle-Lavèno, della linea Novara-Pino, deliberato per L. 1,350,868, a tutto il 1890 importò una spesa maggiore di 2,682,123 lire. Il tronco Mandela-Colli, della linea Roma-Sulmona, appaltato per L. 4,369,075 richiese una maggiore spesa di L. 6,320,207. Il tronco Colle-Sante Marie (galleria Monte Bove) della stessa linea, da L. 3,040,878, come era stato appaltato, salì a L. 7,609,403, importando così una maggiore spesa di L. 4,568,525. E il tronco seguente Sante Marie-Celano, appaltato per la somma di L. 1,788,189, costò a tutto il 1890, L. 4,084,977. Insomma, della linea Roma-Sulmona basterà dire che lavori appaltati per L. 36,389,690 costarono L. 65,199,652, circa la metà di più della spesa presunta.

E gli esempi non si fermano qui. Della linea Parma-Spezia, ad esempio, il tronco Borgotaro-Guinadi, che doveva costare, secondo i lavori appaltati, L. 7,708,573, costò invece la bella somma di L. 27,500,000, importando così una maggiore spesa di L. 19,791,427. Della stessa linea il tronco Guinadi-Pontremoli invece di L. 4,477,408, costò L. 9,657,808; il tronco Grotto-Caprigliola, invece di lire 2,628,688 costò L. 6,110,515; l'altro tronco, Fornovo-Solignano, invece di L. 5,057,396 costò più del doppio, cioè L. 10,645,983; infine il tronco Solignano-Ghiare, invece di L. 4,971,791, costò L. 11,279,252. Così tutti i lavori della linea Parma Spezia, alla fine del 1890, da L. 49,309,324 salirono a L. 96,099,565, importando così una spesa maggiore di L. 46,790,241.

E per non andare troppo in lungo gioverà soggiungere che della linea Faenza-Firenze, i lavori che erano stati appaltati per L. 32,240,985 costarono invece L. 55,723,558; e dell'altra linea, Eboli-Reggio, i lavori, che erano stati appaltati per L. 38,239,187, costarono, a Dio piacendo, L. 77,701,667, cioè L. 39,462,380 in più.

Le linee di seconda categoria, sebbene più modestamente, non costarono, in proporzione, meno.

Non crediamo occorra aggiungere altro per dimostrare quanto giustificata sia la Circolare dell'Ispettorato, la quale ha già avuto il plauso di molti, e lo avrà unanime se, in avvenire, come è lecito sperare, non si verificheranno più questi lamentati inconvenienti.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Giugno 1892.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il ***Prospetto dei prodotti lordi approssimativi*** del mese di giugno 1892, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1891.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di giugno 1892 ascese a lire 19,711,429, mentre nel giugno 1891 fu di L. 19,449,510 e perciò presenta un aumento di L. 261,919.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1892		1891
Viaggiatori	L.	8,071,035	L.	8,035,735
Bagagli e cani	»	330,684	»	316,756
Merci a Grande Velocità .	»	1,551,165	»	1,487,354
» a Piccola Velocità acceler.	»	706,765	»	719,301
» a Piccola Velocità .	»	8,754,191	»	8,570,755
Prodotti fuori traffico . .	»	297,589	»	319,609
Totali come sopra	L.	19,711,429	L.	19,449,510

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

		1892		1891
Rete Mediterranea. . .	L.	9,403,141	L.	9,441,422
» Adriatica	»	8,329,660	»	8,220,760
» Sicula	»	753,312	»	604,398
Ferrovie dello Stato . .	»	81,000	»	78,267
» Sarde { Compagnia Reale	»	168,512	»	161,341
» Sarde { Ferrovie Second.	»	64,693	»	64,135
» Diverse	»	911,111	»	879,187
Totali come sopra	L.	19,711,429	L.	19,449,510

La differenza di prodotto verificatasi tra giugno 1892 e giugno 1891 si divide fra:

Rete Mediterranea. . .	L.		— 38,281
» Adriatica	»	+ 108,900	
» Sicula	»	+ 148,914	
Ferrovie dello Stato . .	»	+ 2,733	
» Sarde { Compagnia Reale	»	+ 7,171	
» Sarde { Ferrovie Second.	»	+ 558	
» Diverse	»	+ 31,924	
Totale .	L.	+ 261,919	

Ora al detto prodotto generale del mese di giugno in	L.	19,711,429
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	»	226,962,855
il prodotto generale dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 risulta di	»	246,674,284
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	246,409,611
per cui si ha l'aumento di	L.	264,673

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea. . .	L.	+ 261,676	
» Adriatica	»		— 1,278,729
» Sicula	»	+ 881,781	
Ferrovie dello Stato . .	»		— 36,726
» Sarde { Compagnia Reale	»	+ 102,552	
» Sarde { Ferrovie Second.	»	+ 39,439	
» Diverse	»	+ 294,680	
Totale come sopra	L.	+ 264,673	

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 fu di chilometri 13,470, mentre nel corrispondente periodo 1890-91 era di chilometri 13,172.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

		Mese di giugno	Dal 1° luglio al 30 giugno
Rete Mediterranea . . .	L.	1,830	23,811
» Adriatica	»	1,591	20,203
» Sicula	»	886	11,513
Ferrovie dello Stato . . .	»	578	7,314
» Sarde { Compagnia Reale	»	410	4,290
» Sarde { Ferrovie Secondarie	»	181	1,538
» Diverse. . . .	»	569	6,765

Quindi la media fu: di L. 1,435 pel detto mese, con una diminuzione di L. 30, e di L. 18,312 dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 con una diminuzione di L. 395 in confronto col periodo precedente 1890-91.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura	Lunghezza Chilom.
Rete Mediterranea. .	Cuneo-Saluzzo	giugno 1	35
Totale Km. nel mese di giugno			35
» » dal 1° luglio 1891 al 31 maggio 1892. .			416
» » dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892. .			451

STRADE FERRATE DEGLI STATI UNITI

Tariffe e prodotti.

Nel *Railway-News* di Londra, Harry P. Robinson, editore del *Nortk-Western Railroader* (riunito ora al *Railway-Age* di Chicago), pubblica una nota, nella quale rileva i risultati mediocri ottenuti dai proprietari delle linee americane. Dimostra che, di 90 differenti Compagnie che possedono delle linee nei sette Stati dell'Ovest, 15 soltanto hanno distribuito dei dividendi nel 1889, mentre che il *capitale-azioni* di 75 altre è rimasto interamente improduttivo. Nel 1888, su 650 Compagnie che esercitano negli Stati Uniti, 83 soltanto hanno pagato dei dividendi, 567 non ne hanno dato alcuno.

Del resto, risulta chiaramente che soltanto le grandi linee ed i grandi organismi possono distribuire dei dividendi. Ciò può sembrare paradossale in presenza di una legislazione diretta più contro le grandi linee che contro quelle di minor importanza.

La legislazione mira infatti le tariffe dirette e le tariffe cumulative (Harough rates, e joint rates), ma nelle condizioni commerciali e legislative attuali, tutto ciò che deprime le tariffe sulle linee dirette, e per i grandi percorsi, deve pure ridurre le tariffe sulle linee più corte, e per il traffico locale.

Quando il coefficiente di prodotto si trova così ridotto al minimo, non vi sono che le grandi imprese che possano resistere in grazia delle economie che loro permettono di realizzare l'importanza stessa dei loro affari e l'unità di direzione. Le piccole linee, come le piccole case di commercio durante i periodi di grande concorrenza e di piccoli guadagni, devono soccombere od essere assorbite dalle più grandi.

Dai dati pervenuti all'autore, la tariffa media dei grani e delle farine spedite dal Nord-Ovest verso l'Est è stata, nel 1890, del 0.3 di cent. per tonnellata e per miglio. Ciò che vuol dire che una tonnellata di grano è stata trasportata a 3 miglia per 1 cent. (0 fr. 010 circa per 1 chilometro). Nel 1889, il prodotto medio per tonnellata e per miglio, per tutto l'insieme della contrada, era di 0.979 di cent. Sulle strade ferrate di Pensilvania, col loro enorme traffico, i prodotti per tonnellata e per miglio non hanno superato 0.626 di cent., e le spese di trasporto sono ammontate a 0.401 di cent. per tonnellata e per miglio.

La tariffa del Nord-Ovest sopraindicata, era dunque minore del terzo della tariffa media per le merci in tutta la contrada, era inferiore alla metà di quella delle linee di grande traffico della Pensilvania.

Nel Sud-Ovest le tariffe per i grani furono ancora più cattive. Con delle tariffe così ridotte, non si capisce come le Compagnie possano pagare degli stipendi ragionevoli ai loro impiegati e tenerli in funzione quando gli affari diminuiscono.

L'autore giunge a queste conclusioni:

1. Le strade ferrate degli Stati Uniti hanno costato meno di quelle degli altri Paesi, la loro capitalizzazione è minima;
2. Ad onta di questa circostanza, la rendita del capitale impiegato è minore che in tutti gli altri Paesi;
3. Nell'Ovest le strade ferrate hanno costato ancora meno e fruttano meno ancora che nelle altre regioni degli Stati Uniti;
4. La rendita media di tutte le strade ferrate degli Stati Uniti è stata, nel 1889, inferiore al 3 1/2 per 0/0;
5. In quest'anno più di 3 milioni di dollari (16,500,000 lire) di valori delle strade ferrate americane sono stati assolutamente improduttivi;
6. Nel Nord-Ovest, i pagamenti di dividendi sono stati inferiori al 1/2 p. 0/0, e nel Sud-Ovest, meno ancora del 3/4 p. 0/0;
7. Sopra le 90 Compagnie di Strade Ferrate dei sette Stati, 15 soltanto pagano dei dividendi, le 75 altre restano improduttive.

« Noi abbiamo visto che questa situazione è dovuta alla straordinaria riduzione delle tariffe che prevale oggigiorno; con l'attuale legislazione le strade ferrate, non possono proteggersi, nè stabilire le loro tariffe su basi rimuneratrici, salvo per consolidazione. I possessori di valori di strade ferrate sono, in questo Paese, più di un milione; il numero degli impiegati supera i 700,000, e si calcola che vi siano, inoltre, da 1,500,000 a 2,000,000 di persone impiegate nelle industrie che interamente dipendono dalle strade ferrate.

« Supponiamo ora per un istante, che sia possibile che il popolo nel suo insieme non sia interessato al benessere delle strade ferrate ed al loro assestamento sopra una base sicura d'operazioni; ammettiamo, per un momento, che possa rimanere indifferente alla situazione, in ciò che concerne i suoi interessi personali, e che possa vedere il commercio del Paese soffrire dell'indifferenza del servizio dei treni, del cattivo stato del materiale, ecc.; supponiamo tutto questo e teniamoci ai qualche milioni d'individui direttamente interessati nella questione.

« È forse logico costringere questi individui a riunire i loro sforzi per difendere i loro diritti e, d'altra parte è giusto il privarli del reddito del loro capitale e della loro proprietà?

« Non abbiamo, forse, ancora bisogno di leggi contro le strade ferrate? ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.
(Completamento del Consiglio).

Ieri fu tenuta la consueta adunanza del Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo.

Era all'ordine del giorno il completamento della Presidenza, in seguito alla morte del compianto Senatore Belinzaghi.

Risultarono eletti all'unanimità: Presidente, l'on. Senatore Allievi, Vice-presidente, il barone Podestà, Consigliere, il conte Decio Belinzaghi figlio del defunto Senatore.

Il Consiglio approvò quindi alcuni contratti di cui diamo notizia nel *Memorandum*.

><

Linea Monza-Calolzio.
(Proposta di lavori di costruzione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta per deviare la ferrovia da Monza a Calolzio tra i chilometri 22,771.76 e 23,151.67, e per costruire un tratto di galleria artificiale e due muraglioni a difesa contro la frana di Beverate.

La spesa presunta necessaria per la esecuzione delle opere ammonta a L. 128,780.

><

Società Anonima
per la ferrovia Sant'Ellero-Vallombrosa.

Siamo informati che il signor Conte Telfener, concessionario della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Sant'Ellero a Vallombrosa, della cui inaugurazione diamo ragguaglio nelle *Notizie Ferroviarie Italiane*, ha partecipato al Ministero dei Lavori Pubblici di avere costituito una Società anonima per la costruzione e l'esercizio della predetta ferrovia, con capitale intieramente versato di L. 800,000, alla quale il predetto concessionario, avvalendosi della facoltà concessagli dal Decreto di concessione, ha trasmesso tutti i diritti e gli oneri inerenti alla concessione medesima.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(Fornitura di scambi per armamento ferroviario).

Alle ore 10 antim. del 13 corrente ottobre, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero diciassette scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0.10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali otto con disco fanale girevole, e di uno scambio inglese doppio, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Ostia-Borgotaro e Borgotaro-Guinadi della linea Parma-Spezia per la presunta somma di L. 23,115, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 29 luglio 1892, colle correzioni in data 16 settembre 1892 visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio contratti di questo Ministero.

Gli scambi dovranno essere consegnati nelle stazioni di Berceto, di Borgotaro e di Guinadi entro il 20 dicembre 1892.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1500 e quella definitiva in L. 2300, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

(Progetti presentati all'approvazione governativa).

Ci informano da Urbino che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano, soddisfacendo all'incarico affidatole dal Ministero dei Lavori Pubblici, ha rassegnato lo studio completo e definitivo dei vari tracciati per la tratta della linea medesima, compresa fra S. Arcangelo ed Urbino.

La predetta Direzione, per corrispondere in modo soddisfacente alle superiori prescrizioni, ha studiato due distinti progetti, e cioè: 1° quello di *tracciato basso* per Ospedaletto, Madonna del Piano e l'Aspa della Solfatara; 2° quello di *tracciato alto o del Montefeltro*, per Verucchio, Pietrasanta, San Leo, Montecerignone, Macerata-Feltria e Sassocorvaro.

La predetta Direzione ha poi anche studiato e sottoposto all'approvazione governativa: il progetto di ampliamento della stazione di S. Arcangelo per l'innesto della nuova linea colla ferrovia Bologna-Ancona, ed il progetto della variante di Valle Avellana, secondo il quale la linea si staccherebbe dal tracciato alto alla progressiva 31.454.87, scenderebbe lungo la valle del fiume Conca fino presso Montegrimano, ove attraverserebbe il fiume per stabilirsi sotto il monte Altaveglia e nel fosso Avellane per sboccare poi nel fiume Foglia, che seguirebbe fino ad allacciarsi col tracciato basso alla progressiva 42.663.82.

Cogli studi da essa presentati, la predetta Direzione tecnica governativa ha messo il Ministero dei Lavori Pubblici in grado di poter con piena cognizione di causa giudicare della convenienza di far cadere la scelta su l'uno piuttosto che l'altro tracciato; per ognuno dei quali vi sono caldissimi fautori che si contendono il primato.

><

Linea Avezzano-Roccasecca.

(Stato dei lavori del 1° tronco Sora-Balsorano).

Intorno all'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca da Sora a Balsorano, in appalto alla Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° del mese di settembre 1892.

L'ammontare dell'appalto è di L. 5,624,000 e l'importo dei lavori eseguiti a tutto agosto p. p. ascende a circa L. 2,070,000. La ultimazione dei lavori è fissata in contratto pel giorno 6 aprile 1893.

Espropriazioni: Sono generalmente definite, nè vi ha alcuna vertenza pendente.

Movimenti di materie: Possono ritenersi ultimati nei primi due chilometri e sono iniziati in tutto il resto del tronco. In generale nello scavo delle trincee predomina l'argilla scagliosa con infiltrazioni d'acqua, per il che si sono verificati scoscendimenti e frane, talune di una certa importanza.

Opere d'arte minori: Ne sono preventivate 80, delle quali 33 sono ultimate o quasi, 5 trovansi in costruzione e le rimanenti devonsi ancora iniziare.

Opere d'arte speciali: Ne sono previste due, le quali consistono in due ponti sul Liri, entrambi in costruzione.

Muri di sostegno: Quelli progettati sono tre, di cui due in costruzione ed uno ancora da incominciare.

Fabbricati: Le case cantoniere previste sono 11, delle quali quattro in corso di avanzata costruzione; di garette due sole sono in costruzione; per la stazione di Balsorano non è ancora stato posto mano ad alcun fabbricato.

Opere di consolidamento: Sono in corso di costruzione i lavori di consolidamento della trincea fra i chilometri 6.613-6.690. È quasi ultimato il rivestimento in muratura alla scarpata della trincea fra le progressive 1125-1240. È iniziata la scogliera presso il chilom. 7.

Lavori accessori di finimento: Vennero eseguiti i fossi di guardia e di rivestimento in muratura di alcune deviazioni di essi.

Gallerie: Quella di Marianello, della lunghezza di m. 350, è ultimata; manca solo da completare la cunetta in sotterraneo. Quella denominata Artificiale, di m. 42.46, è quasi finita. E quella Rampucci, della lunghezza di m. 575, presentava, al 1° settembre p. p., il seguente stato di avanzamento: *scavo*, avanzata m. 295; calotta m. 277.50; piedritti m. 212; regolamento metri 264.50; *muratura*, calotta m. 264.50; piedritti m. 212; arco rovescio m. 189.

><

Ferrovia Napoli-Ottaiano.

(Convenzione fra le Amministrazioni interessate e modificazioni del tracciato del tronco).

Sappiamo che è stato sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici lo schema di convenzione concordato fra le Amministrazioni interessate per la costruzione e l'esercizio del tronco urbano di Napoli, facente parte della linea da Napoli ad Ottaiano.

Contemporaneamente al predetto schema, è stato sottoposto alla superiore approvazione il progetto di modificazione del tracciato del predetto tronco concordato nella recente adunanza tenutasi in Napoli fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della linea Napoli-Ottaiano, nonchè del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, al quale uopo era stato delegato il signor cav. ing. E. Zocchi, R. ispettore-capo del Circolo ferroviario di Napoli.

La modificazione proposta corregge il progetto presentato dalla Società per la ferrovia Napoli-Ottaiano nel mese di maggio 1892, nel senso di portare a m. 100 il raggio della curva di m. 80 considerata nel progetto stesso, e d'interporre fra le due curve di flesso contrario previste nel progetto primitivo, un rettifilo di m. 75.80, anzichè di m. 28.50.

><

Linea Cervaro-Candela.

(Progetto d'impianto di rifornitore alla stazione di Ordona).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto pell'impianto di un rifornitore definitivo nella stazione di Ordona, nella linea da Cervaro a Candela. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 17,100. Alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata, riservando alla Società la fornitura delle vasche, dei tubi e degli accessori. Il rifornitore sarà dello stesso tipo di quelli adottati per le linee Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, e Rocchetta Melfi-Potenza. Esso avrà due vasche rettangolari, della capacità di m.c. 15 cadauna.

><

Rete Mediterranea.

(Modificazioni di orario).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in vista dell'avvicinarsi della stagione invernale, ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie alcune modificazioni di orario, che, come negli anni scorsi, essa propone per alcune linee della propria rete. Le modificazioni delle quali trattasi, riguardano le linee seguenti: Torino-Chieri, Cuneo-Mondovì-Bastia, Cuneo-Saluzzo, Cuneo-Limone, Torino-Savona, Torino-Torre Pellice, Torino-Chivasso-Aosta, Chivasso-Casale, Torino-Milano, Novara-Varallo, Novara-Domodossola, Arona-Milano, Milano-Varese, Gallarate-Arona, Gallarate-Luino, Milano-Chiasso, Luino-Alessandria e Genova-Ventimiglia.

Nelle modificazioni proposte ha compreso pure la fermata del treno N. 580 alla stazione di Legnano, come anche quella dei treni N. 593 e 598 a Casorate, giusta le istanze all'uopo fatte dagli Enti morali interessati.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle ferrovie:

1. Che possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali e la relativa maggiore spesa, concernente il prolungamento in fianco ai due sottovia obliqui al ponte in ferro sul Marecchia (ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini) della passerella esistente lungo le travi principali del ponte stesso, lasciando sussistere gli attuali accessi alla passerella e creandone due nuovi alle estremità della passerella prolungata;

2. Che si possa approvare l'atto di transazione stipulato fra il Ministero dei Lavori Pubblici, rappresentato dal signor Prefetto di Firenze e le sorelle Giustina e Pia Lori per tacitazione di questione vertente circa la espropriazione parziale di un fondo di proprietà delle sorelle stesse in comune di Fiesole, occupato con la strada ferrata da Faenza a Firenze;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto presentato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la esecuzione di lavori di consolidamento del manufatto, al chilometro 245.430 della ferrovia da Eboli a Metaponto, assegnando il termine di un anno per il compimento dei lavori.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proposta di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa una domanda della Impresa Forni e Calce di Ceccano, intenta ad ottenere che la concessione accordatale per i trasporti di calce da Ceccano a Roma, scaduta il 31 agosto p. p., le sia rinnovata alle stesse condizioni per altri sei mesi, vale a dire a tutto il mese di febbraio 1893.

(Per il servizio italo-olandese).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha sottoposto all'approvazione governativa regolare proposta di estensione al servizio italo-olandese dei sottoindicati prezzi Firenze P. P.-Chiasso (transito) della tariffa eccezionale 28 italo-belga (via Gottardo) per le merci in genere, e cioè: da Firenze P. P. a Chiasso (transito) 5 tonnell. L. 46.74 e 10 tonn. L. 38.50.

(Proposta di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, con parere favorevole, al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una domanda della Ditta V. Greco di Catanzaro, tendente ad ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, alle stesse condizioni, la concessione di cui fruisce e che va a scadere il 30 del corrente mese, per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo percorrenti almeno 14 chilometri su linee della rete Mediterranea.

(Proroga di convenzione).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha annuito alla proroga per un altro anno della concessione G. B. Laura, scaduta col 31 agosto p. p. pel trasporto di olio d'oliva dalla Calabria alla Liguria;

Ha consentito che la Ditta De Saraca di Vienna possa trasportare il caolino boemo, diretto alla cartiera di Vercelli, al prezzo complessivo di L. 8.39 per tonn., compreso il diritto fisso e la sopratassa di rispedizione, sul percorso adriatico Peri-Milano, con veicolo di traffico minimo annuale di 2000 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Società Veneta pei meccanismi fissi lungo i tronchi Arce-Arpino-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

2. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Miani, Silvestri e C., per gli scambi per l'armamento delle stazioni di Nucelo, Bagnasco e Priola della ferrovia Ceva-Ormea;

3. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Maccaferri per le travate metalliche della linea Lucca-Viareggio;

4. Atto di sottomissione della Società esercente la Rete Adriatica per l'ampliamento della stazione di Gioia del Colle a prezzo fatto;

5. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Cozza per costruzione del tronco fra Artena e Fonzato lungo la strada nazionale n. 8;

6. Compensi all'Impresa Petraccara per la riduzione dei lavori di ampliamento nella stazione di Benevento;

7. Perizia di maggiore spesa per la demolizione e ricostruzione della casa cantoniera doppia a nord della stazione di Foggia;
8. Domanda della Società delle tramvie interprovinciali di Milano per ottenere la sanatoria dell'abusivo esercizio di alcuni binari di diramazione;
9. Progetto per la costruzione d'un ponte sul Po presso Trino e relativi tratti di accesso;
10. Progetto per l'impianto di un passo a livello alla progressiva 12.900.80 del tronco Castelbuono-Tusa della linea Messina-Patti-Cerda;
11. Progetto per l'allargamento del sottovia di Cedrate lungo la linea Gallarate-Laveno;
12. Consolidamento della trincea Romanin lungo il 3° tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia;
13. Consolidamento della trincea fra i km. 64.902 e 64.939 della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 29 settembre (N. 228). — **R. Decreto 8 agosto u. s.** col quale viene ampliata, da ettari 299 ad are 2, l'area delle miniere aurifere, denominate Tagliata n. 1 e n. 2, poste nel territorio di Rumianca, provincia di Novara, e possedute dalla Società « The Pastareno Gold Mining Company Limited ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Sant'Ellero alla Vallombrosa. — Domenica, 25 settembre, è stata inaugurata la nuova linea Sant'Ellero-Vallombrosa, opera del conte Telfener, con l'intervento delle autorità politiche, dei sindaci dei Comuni del Valdarno, dei rappresentanti delle Ferrovie Meridionali, dell'on. Passerini dell'Ispettorato Generale, del comm. Perego direttore della Faenza-Firenze, del senatore Colapietro procuratore generale, di molti invitati e di molti rappresentanti della stampa.

Il treno inaugurale partì da Sant'Ellero alle 9.5 e giunse alle 10.5 a Saltino, salutato lungo il percorso dalla popolazione festante.

A mezzogiorno gli invitati convennero ad un sontuoso banchetto, ove si pronunziarono parecchi discorsi inneggianti all'egregio conte Telfener, ed auspicanti un successo degno della coraggiosa iniziativa.

La stazione di Porta Romana a Milano. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, trovandosi nei giorni scorsi a Milano, riceveva in una sala della Prefettura il comitato per l'erigenda stazione di Porta Romana.

Il Ministro rimase convinto della necessità di tale edifizio e dei grandi interessi commerciali ed edilizi che a detta stazione si collegano; però espresse l'avviso essere, nei momenti attuali, difficilissimo il presentare con buon esito un progetto di legge a questo riguardo, malgrado che la Cassa di Risparmio di quella città sia disposta ad anticipare le somme necessarie.

L'on. Genala crede a suo avviso che, per rendere possibile in breve termine la costruzione di detta stazione, sia necessario trovar modo di anticipare, a fondo non completamente perduto, una somma proporzionale all'importanza dell'opera, la quale dovrebbe essere ammortizzata con una leggera sopratassa, gravata sulle merci in arrivo e in partenza, nell'erigenda stazione in un breve periodo d'esercizio.

In quest'ordine d'idee assicurò al comitato che egli presenterà uno schema di progetto concreto.

Il comitato crede che riuscirà finalmente sopra questa nuova via a raggiungere una buona volta il suo scopo: *la erezione della stazione di Porta Romana.*

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino. — L'Ufficio tecnico Governativo, appositamente istituito a Borgo San Donnino, procede attivamente agli studi di campagna occorrenti per la compilazione dei progetti definitivi della linea Cremona-Borgo San Donnino, pel tratto compreso fra la borgata di Santo Spirito e San Donnino e Gaiano-Borgo San Donnino. I rilievi di campagna del primo tratto saranno compiuti fra pochi giorni; e si spera che intraprendendosi i lavori di tavolino in principio del prossimo ottobre, il progetto definitivo potrà essere ultimato nei primi mesi del 1893.

I lavori di campagna per la seconda tratta procedono attivamente e vengono spinti colla massima energia onde completarli al più presto, e prima del giungere della cattiva stagione. Per tal modo sarà possibile d'iniziare i lavori di tavolino abbastanza in tempo perchè anche il progetto definitivo di questa tratta venga sottoposto alla superiore approvazione nei primi mesi del 1893.

Ferrovia Eboli-Reggio. — La Direzione tecnica Governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento della frana manifestatasi agli imbocchi della galleria Provenzana, fra le progressive 3700-3840 e 4430-4420 del tronco Joppolo-Rosarno, nella ferrovia da Eboli a Reggio. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 280,500 di cui L. 215,000 per le opere di consolidamento all'imbocco Eboli e L. 65,500 per quelle da eseguirsi all'imbocco Reggio.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — La situazione dei lavori di costruzione dei tronchi della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compresi fra Tusa e Cefalù, in appalto all'Impresa Calderai-Feltrinelli era al 1° del corrente mese di settembre, come segue:

L'importo deliberato dei lavori di costruzione dei predetti tronchi è di L. 18,600,000. L'ultimazione delle opere deve aver luogo non più tardi del 10 aprile 1895. L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto agosto p. p. rileva a L. 3,820,000.

La Società per il Tram del Chianti e dei Colli Fiorentini (1). — La Società si è adunata, il 24 settembre u. s., in seconda convocazione ed ha deliberato alla quasi unanimità l'accettazione del prezzo offerto dal signor Cesaroni in L. 1,750,000, e la nomina del liquidatario nella persona dell'avv. Biagini. La Società aveva, in un'altra assemblea tenuta nel luglio decorso, ammessa in massima la vendita per il prezzo offerto dal sig. Cesaroni, purchè con esso fosse possibile tacitare i creditori e riserbare un dieci per cento alle azioni. Ora il Consiglio ha dichiarato che, al seguito delle trattative avvenute con i creditori, la condizione poteva essere adempita, e l'assemblea, preso atto della dichiarazione, non ha avuto che da confermare ciò che in massima era da essa già stato approvato.

Ferrovia elettrica Benevento-Cancello per la valle Caudina. — È stato ultimato in questi giorni un progetto di una ferrovia elettrica tra Benevento e Cancello, utilizzando come forza motrice la cascata che l'acquedotto di Serino forma presso Arpaia.

In questo progetto la ferrovia corre quasi per l'intera sua lunghezza sulla strada provinciale, che per Cancello, S. Felice, Arienzo, Arpaia, Montesarchio, traversa la valle Caudina e giunge a Benevento, e l'importo delle spese di costruzione e del materiale mobile dell'intera linea, comprese quelle necessarie per utilizzare la cascata d'acqua, ascendono a L. 2,700,000 mentre dei due progetti studiati per la stessa, quello a scartamento ridotto richiedeva una spesa di 7 milioni e quello a scartamento ordinario ascendeva a 12 milioni.

Sono autori di questo progetto gl'ingegneri Adriano Nisso, Aristide Caneva e Domenico Civita.

(1) Vedi *Monitore*, n. 36, pag. 569.

Tramvia a cavalli per la Certosa di Pavia. — Annunciasi essere molto bene avviate le pratiche per attivare un tramway a cavalli da Torre del Mangano alla monumentale Certosa.

Assuntrice del tramway sarebbe la Società per le ferrovie del Ticino, e per l'attuazione di esso non manca che il definitivo assenso del Comune di Torre del Mangano, che sperasi di ottenere, avuto riguardo oltrechè alla comodità che ne verrebbe ai numerosi visitatori dell'insigne monumento, eziandio ai vantaggi ch'esso porterebbe indubbiamente anche agli esercenti del Comune stesso.

Notizie Ferroviarie Estere

Traffico della linea del Gottardo. — Prospetto comparativo del movimento delle merci sulla linea del Gottardo nel 1890 e 1891.

	1890	1891
Esportazioni dall'Italia:		
Svizzera	161,838	148,631
Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra	69,233	63,571
Importazioni in Italia:		
Svizzera	45,252	45,983
Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra	179,952	178,342

Prospetto comparativo del movimento d'importazione e di esportazione durante i sei ultimi anni, in tonnellate:

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Esport.	111,443	132,818	165,990	177,579	212,202	231,071
Import.	263,067	313,723	255,669	281,173	224,325	225,204
Totali	374,510	446,541	421,659	458,752	436,527	456,275

Nuovo progetto per la ferrovia del Sempione. — Circa il nuovo progetto per la ferrovia del Sempione, di cui abbiamo parlato nel n. 38 del *Monitore*, forniamo oggi ai nostri lettori maggiori particolari.

I progettisti hanno considerate da una parte le difficoltà che incontra un accordo fra l'Italia e la Svizzera per fissare una sovvenzione che permetta la costruzione di un *tunnel* di base, sia di venti che di sedici chilometri, e dall'altra l'ottima riescita di ferrovie di montagna a forti pendenze con sistemi speciali, quali le linee del Brunig e Viège-Zermatt in Svizzera, che hanno un rilevante movimento di viaggiatori, e in special modo la linea dell'Harz da Blankenburg a Tanne in Germania, lunga 27 km., la quale basta al trasporto di oltre 170,000 tonnellate di merci e di ottantamila viaggiatori, non ostante le forti sue pendenze, che giungono fino al sessanta per mille.

In una parola, è l'applicazione della *crémailliére*, sistema Abt, anche al Sempione, ed appunto la ferrovia dell'Harz ha servito di modello per gli studi di questo nuovo progetto.

Senza farne una minuta descrizione, basterà dire che esso comporta un *tunnel* di otto chilometri, di cui metà sul territorio italiano, ad un'altezza di 1500 metri, e che l'intera linea, da Brigue, punto estremo delle ferrovie svizzere, a Domodossola, punto estremo delle ferrovie italiane, è lunga circa 54 km., dei quali 34 con la *crémaillière*. Il costo presunto dell'intera opera è di quaranta milioni.

I progettisti calcolano di poter trasportare attraverso il Sempione con questo mezzo 125,000 viaggiatori e 300,000 tonnellate di merci, cifre che non si discostano dai risultati degli studi fatti già da molto tempo sul probabile traffico della ferrovia del Sempione.

In quanto al capitale, trenta milioni sono assicurati da un Sindacato di banchieri svizzeri e francesi. Restano dieci milioni, che in gran parte darebbe la Svizzera sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto. Un piccolo contributo, in vista dei vantaggi che ne avrebbe, sarebbe pur chiesto a Milano, e dal Governo italiano basterebbe ottenere la concessione dei 31 chilometri che sarebbero sul suo territorio e la piccola sovvenzione in base alla legge 24 luglio 1887.

Quale accoglienza avrà questo progetto? L'opinione pubblica a Berna non ne è certo entusiasta. Dopo tante speranze e tante lotte, dover rinunciare, per lungo tempo almeno, ai vecchi progetti, è certo doloroso. Ma d'altra parte non si vede altro modo di uscire da una situazione imbarazzante per tutti. Imbarazzante, perchè il Sempione era ormai diventato un grande ostacolo all'andamento normale della vita politica della Svizzera. È il Sempione che ha inimicato Berna e Vaud; è esso che ha fatto cadere il Presidente della Confederazione Welti; è sempre esso che ha impedito l'acquisto della Rete Centrale, ed ha mandato all'aria tutto un programma di Governo. Il Consiglio federale, in fondo, non è malcontento di venirne a capo, e farà probabilmente buona accoglienza a chi, col nuovo progetto, gliene offre il modo.

Circa l'attitudine dei Cantoni maggiormente interessati si sa ancora poco; il Vallese sarà certo favorevole; ma chi deciderà sarà l'attitudine di Friburgo e di Losanna.

In quanto all'Italia, l'appoggio di Milano e di Genova non dovrebbe mancare; e il Governo è probabile che sia disposto ad incoraggiare quest'opera d'iniziativa privata.

Ferrovie francesi. — *Risultati d'esercizio delle linee d'interesse locale.* — L'Amministrazione dei Lavori Pubblici ha pubblicato un prospetto che riassume i risultati delle strade ferrate d'interesse locale negli esercizi 1890 e 1891.

La lunghezza totale esercitata era, al 31 dicembre 1891, di 3,315 chilometri, dei quali 1,491 chilometri a scartamento ridotto.

Le spese di primo impianto si elevarono, al 31 dicembre 1891, a 363,189,000 franchi, cioè per 3,315 chilometri, deduzione fatta dei percorsi comuni, una media di 109,000 franchi per chilometro contro a 353,349,000 franchi per 3,151 chilometri al 31 dicembre 1890, cioè a 112,000 franchi in media per chilometro.

L'aumento delle spese è dunque stato di 9,840,000 franchi; ma vi è una diminuzione chilometrica di 3000 franchi, in seguito a diminuzione del prezzo di costo delle linee nuove costruite.

I prodotti nel 1890 ammontarono a 14,008,000 franchi, e nel 1891 a 15,134,000 con un aumento di 1,126,000 franchi.

La media dei chilometri esercitati fu di 3,048 nel 1890 contro 3,210 nel corrispondente esercizio 1891.

Tenendo conto dell'aumento della rete, il prodotto chilometrico fu di 4,741 franchi nel 1891 mentre nel 1890 non era che di 4,596 franchi.

Le spese furono nel 1891 di 13,076,000 franchi contro 12,679,000 franchi nel 1890.

Vi è, dunque, soltanto un aumento di fr. 397,000; dimodochè la spesa chilometrica resta quasi la stessa, fr. 4,164 nel 1891 contro fr. 4,160, nel 1890.

Il prodotto netto presenta una cifra di fr. 1,729,000 superiore di fr. 400,000 a quella dell'esercizio 1890, e il prodotto netto chilometrico che era di 463 franchi nel 1890, ammontò a 551 franchi nel 1891.

Le cifre suindicate non comprendono le imposte percepite per conto dello Stato pei trasporti a grande velocità, i quali ammontarono nel 1891 a 928,029 franchi contro 844,863 durante l'esercizio precedente.

Ferrovie Russe. — *I lavori della linea Transiberiana.* — L'esecuzione della *Transiberiana* sarà senza dubbio una delle opere più gigantesche del nostro tempo poichè metterà a contatto delle civilizzazioni attualmente quasi straniere le une alle altre. Il governo russo sembra tenerci grandemente e subordinerà l'esecuzione d'un gran numero di strade ferrate nella Russia europea al compimento della Transiberiana. Si ha da Tkaterinenbourg che, in questi ultimi tempi, mercè la costruzione delle strade ferrate si opera un riavvicinamento, inatteso fino ad oggi, fra Russi e Chinesi.

Migliaia d'operai manciuri lavorano alla costruzione della Transasiatica tra Vladirostok e Grafskaia (stazione situata sull'Oussouri, nel punto ove questo fiume diventa navigabile). Nell Estremo Oriente siberiano la lunghezza della linea impiantata è di 400 chilometri e nel 1894 potrà essere, senza fallo, messa in esercizio. Così pure della sezione che termina la

Transiberiana alla sua estremità occidentale, tra Zlatvoust (punto estremo, alla cresta dell'Ural, delle linee europee) e Tchéliabinsk (città situata a 200 chilometri nella pianura siberiana), i lavori sono terminati; tra Tchéliabinsk e Omsk (capitale del governo generale delle steppe), per una lunghezza di 600 chilometri, migliaia di operai lavorano attivamente allo sterramento.

Ferrovia Tunisi-Biserta. — In seguito al voto emesso dalla Conferenza consultativa per le Ferrovie Tunisine — di cui abbiamo fatto cenno nel n. 31 del *Monitore* (pag. 600) — i lavori per la costruzione della importante ferrovia strategica Tunisi-Biserta incominceranno entro il corrente ottobre. L'intera linea costerà 8 milioni di franchi.

Ferrovie brasiliane. — *Garanzie d'interesse.* — Il Ministro dell'Agricoltura ha presentato ultimamente al Congresso un progetto tendente a sostituire al sistema attuale di garanzie d'interesse, impotente ad attirare i capitali in quantità sufficienti per la costruzione di tutte le linee concesse, il riconoscimento diretto del prestito, che godrebbe, così, della doppia garanzia dello Stato e dell'ipoteca sulle strade ferrate:

Ecco il testo del progetto:

a) Autorizzare il governo a modificare le concessioni di strade ferrate d'utilità pubblica reale ed immediata quando il capitale non è realizzato, sostituendo alla garanzia d'interesse delle obbligazioni (*debentures*) garanzie per mezzo d'ipoteca delle strade ferrate per la costruzione o la continuazione della costruzione delle medesime, che sarebbero emesse dallo Stato, il quale potrebbe ammortizzarle con estrazioni o riscatti quando lo crederà conveniente;

b) L'interesse delle obbligazioni non dovrebbe superare il 5 0/0 all'anno, più un ammortizzamento del 1 0/0;

c) Il pagamento dell'interesse sarebbe fatto ogni sei mesi dal Tesoro e dai suoi agenti all'estero; e quello dell'ammortizzamento sarebbe fatto una volta all'anno;

d) Il Governo sarà giudice dell'opportunità dell'applicazione di questo sistema a tutte le concessioni di strada ferrata, tuttavia non lo potrà fare che per le strade ferrate che saranno notoriamente attive, che percorreranno delle zone produttive e che non esigeranno molti anni per la loro costruzione e per diventare produttive;

e) Nell'atto d'autorizzazione il Governo fisserà il massimo del capitale che ciascuna Compagnia potrà percepire, senza che il totale delle autorizzazioni possa superare dieci milioni nel prossimo esercizio;

f) Le Compagnie di strade ferrate che accettassero questa innovazione dovrebbero essere obbligate di versare ogni sei mesi al Tesoro tutti i prodotti fino al massimo delle spese necessitate per il servizio previsto negli articoli precedenti;

g) I capitali così ottenuti saranno depositati alla delegazione del Tesoro o in una banca che il medesimo designerà, per essere versati in proporzione del loro impiego alle imprese, sotto un rigoroso controllo;

h) La presente autorizzazione sarà valevole fino al termine del presente esercizio.

Notizie Diverse

Movimento commerciale fra l'Italia e l'estero. — Secondo la statistica del commercio speciale di importazione e di esportazione, pubblicata dalla Direzione generale delle gabelle, il movimento commerciale fra l'Italia e l'estero durante gli otto mesi di gennaio-agosto 1892, in confronto del 1891, si riassume, esclusi i metalli preziosi, nelle seguenti cifre:

		1892	1891	Differenza
Importazione	L.	716,265,782	742,972,633	— 26,706,851
Esportazione	»	612,265,864	549,993,697	+ 62,272,167
Totale	L.	1,328,531,646	1,292,966,330	+ 35,565,316

La ripartizione del movimento mese per mese risulta dal seguente prospetto:

Mesi	Importazione 1892	Importazione Differ. col 1891	Esportazione 1892	Esportazione Differ. col 1891
Gennaio	70,325,971	— 11,792,305	66,687,113	+ 9,745,940
Febbraio	86,175,505	— 2,346,931	76,627,221	+ 16,071,644
Marzo	91,493,091	— 7,973,645	77,792,037	+ 1,125,630
Aprile	95,503,951	— 20,101,719	86,842,078	+ 8,382,708
Maggio	84,377,050	— 8,003,339	90,006,113	+ 19,456,371
Giugno	94,682,384	+ 3,605,453	79,994,487	+ 546,879
Luglio	101,117,413	+ 8,926,382	73,675,074	+ 8,130,610
Agosto	92,590,417	+ 10,979,253	60,641,741	— 1,187,615
Totale	716,265,782	— 26,706,851	612,265,864	+ 62,272,167

L'acquedotto di Varese. — Il giorno 27 scorso mese si è costituito a Varese la Società per la costruzione dell'acquedotto progettato dall'ing. Torelli.

L'acqua che verrà trasportata a Varese è quella delle sorgenti che affluiscono nel fiume Olona e nascono dalla roccia nelle valli dette dei Sesnivi e del Legnone sul versante orientale di Santa Maria del Monte.

Con opportuni pozzetti capifonti e tubazioni di allacciamento, l'acqua si versa in un pozzetto di raccolta vicino alla Rasa, da cui mediante tubazioni in ghisa, verrà tradotta a Fogliaro ove si costruiranno due grandi vasche (serbatoi di messa in carica) comunicanti fra loro.

Qui principierà la condotta forzata in ghisa, la quale, giunta a Varese, si diramerà per distribuire l'acqua a tutte le ville e le case dei Miogni, di Biumo, di Bosto ed alla città.

L'acqua, subendo delle perdite di temperatura, già verificate negli altri acquedotti, stante la profondità in cui verrebbe collocata la tubazione, giungerà in Varese freschissima ed alla stessa temperatura dell'acqua dei pozzi.

Terminate le pratiche legali e gerarchico-amministrative, che i gerenti delle Società inizieranno tosto col Comune e col Consorzio del fiume Olona, verrà dato mano con sollecitudine ai lavori, che importeranno una spesa di circa 250 mila lire, le quali sono già state sottoscritte.

I gerenti della Società, e perciò illimitatamente responsabili, sono gl'ingegneri Molina e Torelli e il signor Redaelli.

Per il transito del canale di Suez. — Il Consiglio d'amministrazione della Compagnia del Canale di Suez ha deciso di ribassare di 50 centesimi per tonnellata il diritto di transito nel canale dal 1° gennaio 1893.

La trasmissione di energia elettrica. — *Lauffen-Heilbronn.* — L'impianto elettrico Lauffen-Heilbronn ha per iscopo di utilizzare l'eccedenza di forza motrice di una cascata d'acqua non usufruita dalla fabbrica di cemento di Lauffen.

Essa comprenderà dapprima 300 cavalli, ai quali se ne aggiungeranno successivamente altri 300 e 900 da trasportarsi a Heilbronn. Attualmente vi sono due turbine e due dinamo Oerlikon a campo girante. Ciascuna macchina, del tipo di quella delle esperienze di Francoforte, produce una corrente di 4000 A. sotto 50 V. a 150 giri. La corrente arriva da quattro conduttori ad un trasformatore che eleva la sua tensione da 50 a 500 V.

Una turbina speciale muove la macchina eccitatrice che fornisce la corrente sotto 60 V. di tensione. La linea consta di tre fili di rame di 6 mm. di sezione, disposti su pali, coll'intermediario di isolatori ad olio. Ciascun palo è munito di parafulmine con filo di terra e punta.

Il Governo wurtemburghese prescrisse misure rigorose per l'impianto della linea, sovratutto dal punto ove essa varca il villaggio di Southeim, posto circa a metà della distanza totale del trasporto. Qui si trova una stazione di trasformatori dalla capacità di 10,000 V. pel consumo locale, un commutatore per la messa a corto circuito ed un telefono. Vicino alla camera delle turbine a Lauffen ed immediatamente prima, è collocato un sistema di sicurezza consistente in una moltiplicità di fili di rame di 15 mm. che entrano in fusione al momento dell'abbassamento del

commutatore del corto circuito, lo che determina l'arresto della macchina.

Non è che in caso di urgente necessità che si fa uso di tale apparecchio. A 0,8 cm. al disotto della leva principale trovasi un conduttore terminante agli strumenti di misura e composto di 3 fili di rame di 1,5 mm. Esso si connette a 3 fili di prova dei canapi che vanno dal centro della città ad una stazione secondaria, e si porta alla stazione principale attraversando un commutatore a Southeim. Gli apparecchi di misura quivi stabiliti permettono la lettura della tensione secondaria nel centro di Heilbronn, e di regolarla mercè reostati di eccitazione.

Dopo aver varcato Southeim, la linea penetra in una costruzione di 5 metri di altezza, situata a Etters-Heilbronn, e guida la corrente ad un secondo trasformatore che ne riduce la tensione a 1500 V. Da qui parte un canapo principale di 3 × 80 mm., procedente verso il centro della città; nello stesso punto il canapo si dirama per alimentare, in punti determinati, trasformatori da 5 a 10 kilowatts posti in cassette di latta. Conduttori isolati distribuiscono la corrente di 100 V. di questi trasformatori alla rete degli abbonati.

Tutta la canalizzazione è fatta in canapi triconcentrici armati di correggie di ferro, sistema Siemens, e passanti sotto i marciapiedi.

Gli impianti nelle abitazioni sono eseguiti col sistema trifilare, avendo cura di ripartire egualmente le lampade sui tre circuiti. In tal modo la differenza di tensione nelle diramazioni è piccolissima senza che sia stato necessario finora ricorrere a rocchetti di equilibrazione. Le lampade ad arco funzionano per due o per tre in serie. Gli elettromotori impiegati, sistema Dobrowolski, sono del tipo di debole potenza e costrutti dalla Società generale di elettricità di Berlino; i modelli da 6 cavalli e più sono attualmente in esperienza. Fino ad una potenza di 2 cavalli essi camminano senza aggiunta di resistenza. Sono attualmente in funzione 1100 lampade da 16 candele, 8 lampade ad arco di 8 a 10 A. e circa una diecina di cavalli ripartiti fra i diversi motori; la clientela aumenta giornalmente.

L'impianto totale sarà compiuto in tre periodi; si calcola che, dedotta la perdita del 10 0\|0 sulla linea, i consumatori disporranno successivamente di un'energia di 160, 340 e 440 kilowatts.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 128,780 * per proposta di deviazione della ferrovia da Monza a Calolzio tra i chilom. 22.771.76 e 23.151.67 e per costruire un tratto di galleria artificiale e due muraglioni a difesa;

L. 17,100 * per impianto di un rifornitore definitivo nella stazione di Ordona della linea Cervaro-Candela;

L. 4300 per la costruzione di una tettoia in legname sul piano caricatore esistente nella stazione di Sacile, lungo la ferrovia Mestre-Treviso-Udine-Cormons;

L. 1970 per la sistemazione dei pavimenti in alcuni locali delle stazioni di Sondrio e di Morbegno, e per la costruzione di un tombino per lo scolo dell'acqua di rifiuto della caldaia degli scaldapiedi nella stazione di Sondrio, lungo la ferrovia Colico-Sondrio;

Proposta dei lavori occorrenti per la costruzione dei parapetti in ferro ai manufatti ai chilom. 10.862, 12.902 e 38.030, e per consolidare il parapetto in ferro del sottovia al chilom. 40.687 della linea Colico Sondrio.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1700 pei lavori di costruzione di un muro di sostegno al chilom. 32.779 della linea Reggio-Castrocucco, fra le stazioni di Bagnara e Palmi.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (13 ottobre, ore 10 ant.). — *Appalto ad unico incanto* * per la fornitura di scambi, ecc., per l'armamento delle stazioni dei tronchi Ostia-Borgotaro e Borgotaro-Guinadi della linea *Parma-Spezia.*

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Grondona Bartolomeo, di Pontedecimo, col ribasso del 15.76 0\|0, i lavori di riordino alla tettoia viaggiatori della stazione di Luino (Opere metalliche).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione del 30 settembre). — Colla Ditta Carratù Achille per sistemazione trincea fra Montoro e Solofra, lungo la linea Cancello-Avellino;

Colla Ditta Franchin Silvio, di Milano, per pulitura e verniciatura delle pensiline dei magazzini merci a grande e piccola velocità in stazione di Milano Centrale;

Colla Ditta Gallo Pasquale, di Eboli, per costruzione di una galleria artificiale fra i chilom. 122.530,19 e 122.560,19 della linea Eboli-Metaponto fra le stazioni di Romagnano e Balvano;

Colla Ditta Turano Rosabbino, di Taranto, per costruzione di un muro di difesa alla ferrovia contro il fiume Basento per consolidamento della galleria Vigne fra i chilom. 172.547 e 172.631 fra le stazioni di Vaglio e Brindisi Montagna;

Colla Ditta Cipriano Tosi e Figli, di Arezzo, per fornitura di pezzi speciali di legno quercia rovere per scambi e crociamenti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Fontana-Liri (10 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della costruzione di un serbatoio per acqua in dipendenza del nuovo Polverificio di Fontana-Liri. Imp. L. 86,000. Cauz. L. 8600. Lavori compiuti in 120 giorni.

Municipio di Bologna (11 ottobre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere da eseguirsi per la sistemazione della Montagnola e per la costruzione di gradinate e di un portico a destra ed a capo di via Indipendenza. Importo presunto L. 300,000. Cauz provv. L. 40,000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Taranto (12 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del 2° e 3° piano dell'edificio detto Orfanotrofio. Imp. L. 471,387.16. Cauz. provv. L. 30,000. Cauz. def. L. 50,000. Fatali 27 ottobre, ore ore 12 merid.

Consorzio stradale di Val Macra — Cuneo — (18 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada da Prazzo ad Acceglio. Imp. ridotto L. 143,121.58 (V. n. 33, 38).

Intendenza di Finanza — Milano — (20 ottobre, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ristauro dell'edificio della Dogana unica. Importo L. 17,490.

Congregazione di Carità di Fossombrone — Pesaro — (22 ottobre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo fabbricato ad uso ospedale. Importo L. 74,746.46. Cauzione provv. L. 3000. Fatali 11 novembre, ore 11 ant.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Torpedini e materiale elettrico — Spezia — (14 ottobre, ore 11 ant., definitiva). — Fornitura di **ferro** finissimo in verghe tonde, quadre, ecc., diviso in tre lotti: 1° lotto, importo ridotto L. 18,229 ; 2° lotto, importo L. 1847.94 ; 3° lotto, importo L 6972.07 (V. n. 31).

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (19 ottobre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 6550 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.40. Cauz. L. 262. Consegna a giorni 50.

Arsenale di Costruzione — Torino — (22 ottobre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 7020 d'**acciaio** dolce in lamiera a L. 0.35. Cauz. L. 246. Consegna a giorni 30.

— (24 ottobre, idem). — Fornitura di kg. 10.000 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 350. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Bracciante Riccardo, Rivoli Veronese, legno quercia, L. 77,019.44;

Fratelli Feltrinelli, Milano, legno pino laricio, L. 30,354.39;

Id., id., legno abete del Nord, L. 84,412.65;

Giovanni De Luise, Napoli, olio di olive, prima qualità, lire 64,493.48;

Id., id., droghe e colori, L. 37,072;

Pilade Regoli, Livorno, legno pino laricio, L. 14,639.88.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

VERSAMENTI.

Società per Imprese minerarie — Genova. — Entro il 2 novembre p. v. si deve effettuare il versamento dell'8° decimo in L. 25 per azione.

EMISSIONI.

Credito Mobiliare Italiano. — Sottoscrizione, dal 5 al 10 corrente ottobre, di 50,000 nuove azioni, di preferenza ai fondatori della Società ed ai possessori delle azioni esistenti.

L. 150 per azione saranno versate all'atto della sottoscrizione;
L. 150 dal 1° al 10 gennaio 1893;
L. 100 dal 1° al 5 aprile 1893.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways interprovinciali tra Milano. Bergamo e Cremona. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate in L. 1000 le obbligazioni seguenti state estratte:

255	256	387	814	991	1059	1118	1680
1702	1909	1998	2221	2249	2583	2640	2792
3320	3750	3943	3991	4084	4138.		

Fonderie ed Acciaierie in Terni. — Col 1° ottobre saranno pagate: la cedola n. 11 in L. 11.25 e le obbligazioni della **serie M**, state estratte, in L. 500.

La *Gazzetta dei Prestiti* di Milano del 30 settembre, n. 1053, pubblica le seguenti estrazioni:

Ferrovia Mantova-Modena (15 settembre);
» Vittorio Emanuele 1863 (31 agosto);
» di Novara (30 agosto).

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		7mbre 24	Ottobre 1
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 667.50	673
» »	Mediterranee	» 539	556
» »	Sicule	» 616	615
» »	Sarde (preferenza)	» 280	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 300	320
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 547.50	547.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 281	281
» »	Novara-Seregno	» 68	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 317.50	317
» »	» 2ª emiss.	» 300.50	300.50
» »	Centrale Toscana	» 519	519
» »	Mediterranee 4 0[0	» 444.50	444.50
» »	Meridionali	» 308	308
» »	Sarde, serie *A*.	» 309	309
» »	» serie *B*.	» 304.50	304.50
» »	» 1879	» 303.50	303.50
» »	Pontebba	» 452.50	463.50
» »	Nord-Milano	» 260	260
» »	Meridionali Austriache	» 325	325
» »	Gottardo 4 °/₀	» 103.15	102.80

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Settembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,161.45	17,452.25	3,013.60	1,380.15	3,165.10	5,642.15	8,645.10	5,845.30	2,720.15	5,463.85	3,940.65	1,018.75
Bagagli e Cani	110.15	240.70	41.25	12.25	43.60	7.30	101.65	70.75	43.65	49.15	37.90	4.85
Merci a G. V. e P. V. Accel.	703.25	5,727.85	195.80	130.60	522.35	82.95	266.20	412.55	512.80	618.35	311.25	39.40
Merci a P. V.	4,312.60	6,848.90	960.15	2,965.10	916.90	61.15	1,565.30	2,315.20	1,725.75	2,785.80	1,418.60	765.15
TOTALI	10,287.45	30,269.70	4,210.80	4,488.10	4,647.95	5,793,55	10.578.25	8,643.80	5,002.35	8,917.15	5,708.40	1,828.15

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI LUGLIO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità.	16,530.15	47,473.15	30,006.80	38,096.40	3 .278.55	4,814.90	966.35	11,147.40
Piccola Velocità.	388.10	10,632.70	11,340.20	26,760.20	703.50	60.00	192.00	624.40
TOTALI	16,918.25	58,105.85	41,347.00	64,856 60	3,982.05	4,874.90	1,158.35	11,771.80

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Settembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,647,254 96	1,474,455 40	+ 172,799 56	64,845 28	99,472 23	— 34,626 95
Bagagli e cani	65,704 61	56,950 08	+ 8,754 53	953 20	2,959 54	— 2,006 34
Merci a G.V. e P.V. acc.	313,628 84	294,486 30	+ 19,142 54	8,305 91	18,663 74	— 10,357 83
Merci a P. V. . . .	1,518,053 46	1,390,933 48	+ 127,119 98	51,669 15	109,534 14	— 57,864 99
TOTALE .	3,544,641 87	3,216,825 26	+ 327,816 61	125,773 54	230,629 65	— 104,856 11
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Settembre 1892.*						
Viaggiatori	12,124,322 57	11,511,277 78	+ 613,044 79	460,977 26	811,425 48	— 350,448 22
Bagagli e cani	488,460 92	465,120 09	+ 23,340 83	11,384 18	27,007 28	— 15,623 10
Merci a G. V. e P.V. acc.	2,273,501 93	2,287,617 45	— 14,115 52	73,713 75	140,477 02	— 66,763 27
Merci a P. V. . . .	12,035,172 84	11,156,966 57	+ 878,206 27	451,492 29	940,790 56	— 489,298 27
TOTALE .	26,921,458 26	25,420,981 89	+1,500,476 37	997,567 48	1,919,700 34	— 922,132 86
Prodotto per chilometro						
della decade	845 77	774 58	+ 71 19	138 67	348 91	— 210 24
riassuntivo	6,423 64	6,121 11	+ 302 53	1,099 85	2,904 24	— 1,804 39

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	118 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze . , . .	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres. . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) . Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 48 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		8 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 8 Ottobre 1892. NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

APPUNTI SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE DEL 1885

(*Continuazione — V. Numeri 39 e 40*).

In quanto alla percentuale *media* di esercizio, ossia alla proporzione fra le spese ed i *prodotti*, dessa non può calcolarsi in modo esatto perchè s'ignorano le spese sopportate dalla Società per i 19 milioni d'*Introiti a rimborsi di spese* (1), ma in via approssimativa si può stabilire questa percentuale, sottraendo dalle spese complessive di . . . . L. 454,943,565.95
una cifra corrispondente ai detti introiti a rimborso di spesa (2), ossia . . » 19,013,411.58

E stabilendo la proporzione fra la residuale spesa di . . . . L. 435,930,154.37
e lo ammontare complessivo dei prodotti lordi del sessennio, sia della rete principale che della rete complementare, i quali corrispondono ad una cifra di L. 696,366,282.26.

Questa percentuale media di esercizio risulta del 62.60 per cento; e quindi del 72.60 per cento tenuto conto del 10 per cento destinato ai corrispettivi per l'impiego del materiale mobile ed ai Fondi di riserva in generale.

Finalmente, e sempre in via approssimativa, *se per un confronto con i risultati di altre Società ferroviarie* dal 10 per cento dei prodotti lordi di cui sopra, ossia da . . . . L. 69,636,628.22
si deducono i *sei* corrispettivi per l'uso del materiale mobile incassati dalla Società nel sessennio, cioè . . . . » 46,920,000. »
Si ha una differenza (Fondi di riserva in generale) di. . . . . » 22,716,628.22
la quale può essere considerata quale una spesa, e quindi dev'essere aggiunta alle spese complessive contemplate nei bilanci in . . . . » 454,943,565.95
si arriva al risultato che le spese complessive della Società da L. 454,943,565.95 sono portate a . . . . » 477,660,194.17

Ed in conclusione che la percentuale media di esercizio è la *proporzione* fra quest'ultima cifra di L. 477,660,194.17 e l'ammontare complessivo dei prodotti lordi delle due reti e degli introiti a rimborso di spesa ossia la somma di lire 715,379,693.84 (1).

Questa percentuale media di esercizio, *da considerarsi soltanto in un confronto con altra Società*, risulta del 66.77 per cento.

Stabilendo dei calcoli consimili per i sette esercizi (2) dell'Adriatica dei quali si conoscono già i risultati, si rileva:

a) che l'ammontare complessivo degli *Introiti a rimborso di spese* ascese a L. 17,283,893.34;

b) che l'utile medio annuo è risultato di L. 2,625,435.12 ossia del 1.14 per cento del capitale primitivo di 230 milioni e dell'1 per cento dell'aumentato capitale (1888) di 260 milioni (3);

(1) Non vi è alcun dubbio che per una Società come quella della Mediterranea che ha già un traffico complessivo enorme, i trasporti straordinari eseguiti per conto dello Stato (Introiti a rimborso di spesa) per quanto eseguiti con tariffe ridotte hanno dato un utile; se non altro perchè hanno permesso una maggiore utilizzazione del *materiale* e del *personale*. — Per rendersene conto basta considerare l'esempio dei così detti *treni di piacere* i quali abbenchè eseguiti con tariffe arci-ridottissime, riescono *attivi* per le Società per la identica ragione della maggiore utilizzazione del materiale e del personale.

(2) Lo spirito del contratto sarebbe invero che i trasporti eseguiti per conto dello Stato sono eseguiti, come lo stesso loro titolo indica (*Introiti a rimborsi di spese*) contro il semplice *rimborso delle spese effettive*. Quindi sotto questo punto di vista è logico che se nei prodotti non si tien conto di questi *introiti*, per contro si detragga dalle spese totali una cifra equivalente al loro ammontare.

(1) Dal più al meno, in tutte le ferrovie vi sono *fondi di riserva e trasporti a prezzi ridotti* per conto dello Stato.

(2) Secondo semestre 1885 ed anni 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 e 1891.

(3) Per le *Meridionali*; è da ricordare che oltre ai cespiti indiretti per l'*Adriatica*, corrispondenti a quelli indicati per la *Mediterranea*, vi è anche la sovvenzione di 32,058,955 lire. Oltre a che è da considerarsi che rispetto alla cauzione versata di 115 milioni quest'utile medio di 2,625,435 lire rappresenta il 2.28 0/0.

Per contro è da notarsi che le *ottime condizioni finanziarie delle Meridionali*, non provengano che in piccolissima parte dall'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica, *ma bensì invece da fatti anteriori al 1885.*

c) che le percentuali medie di esercizio sono risultate rispettivamente del 62.28 per cento, del 72.28 per cento e del 66.63 per cento nei tre casi già considerati per la Mediterranea.

Questi risultati al certo meschini, ed anzi pressochè *negativi*, delle nostre due grandi Società continentali, sorprenderanno probabilmente la gran maggioranza dei lettori della presente memoria, i quali si sono oramai fatto l'orecchio alla famosa leggenda dei *lauti guadagni* procurati alle Società esercenti con la legge 27 aprile 1885.

Eppure questi risultati non soltanto non sono sorprendenti, ma erano anche facilmente prevedibili da chi, nel 1885, si fosse reso conto delle condizioni in cui erano esercitate anteriormente le stesse linee che poi costituirono i due grandi gruppi della Mediterranea e dell'Adriatica.

Prescindendo dal rincaro straordinario dei noli e dei carboni in questi ultimi anni, nonchè dall'aggio sull'oro — *perchè questi sono fattori eventuali che evidentemente erano stati preveduti dagli stipulatori delle Convenzioni del 1885* basta considerare infatti che la rete Mediterranea fu costituita con delle linee delle reti Alta-Italia, Romane e Calabro-Sicule, le quali erano esercitate prima delle Convenzioni *con delle percentuali di esercizio* rispettivamente del 68.1 per cento, del 72.2 per cento e del 145.3 per cento. — Nel mentre come si è già rilevato la percentuale media di esercizio della Mediterranea può ritenersi, in un confronto con altre Società, del 66.67 per cento nel primo sessennio.

Il fatto sorprendente non è adunque che la *Mediterranea* sia riuscita quasi in perdita come esercizio delle linee, ma bensì invece che i suoi creatori si siano lasciato imporre delle condizioni forse troppo onerose *per i primi anni di vita* dall'onor. Genala, allora Ministro dei Lavori Pubblici. — Ossia sino a tanto che la Società non sarà arrivata a correggere i difetti provenienti dalle eredità del passato.

Anzi, tenuto conto delle circostanze eccezionali, come ad esempio il rincaro dei carboni e la diminuzione dei traffici prodotta dalla crisi generale di questi ultimi anni, vanno altamente lodati l'egregio comm. ing. M. Massa ed i suoi benemeriti cooperatori nella Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, se quella Società è giunta a mantenere nel primo sessennio della sua vita, la sua percentuale media di esercizio molto più bassa di quelle delle tre reti Alta-Italia, Romane e Calabro-Sicule nel 1884. — Oltre a che le molte migliorie già introdotte nei varii esercizii in questi ultimi anni, non hanno potuto dare naturalmente sinora i risultati economici che da essi giustamente si attendono.

Anche le Meridionali hanno conseguito un utile relativamente meschino nei primi sei anni e mezzo di esercizio della rete Adriatica, come si è già rilevato; ma tenuto conto del fatto che desse esercitano delle linee con un prodotto medio sensibilmente inferiore a quello della Mediterranea, i risultati da essa ottenuti sono davvero rimarchevoli.

Sul proposito giova però notare che nel mentre le Meridionali sono rette sempre dagli stessi uomini e con gli stessi principii di disciplina e di ordine sin dal 1861 (ossia da ben 31 anni), per contro la nuova Società della Mediterranea, creata soltanto nel 1885 con un Consiglio di amministrazione *superlativamente ottimo come individualità*, ma senza sufficiente coesione nel suo insieme, dovette subire l'amalgama improvviso di tre *personali* non soltanto assai diversi fra loro per tradizioni ed abitudini contratte, ma benanche guastato in parte dai continui passaggi da un padrone all'altro.

Orbene, nelle ferrovie come negli eserciti, *le tradizioni del passato hanno un grandissimo valore*. E se le Meridionali hanno potuto sin dai primi mesi esercitare la Rete Adriatica con un personale compatto ed affezionato all'azienda sociale, la Mediterranea invece non potrà giungere che da qui a vari anni ad *unificare* ed a veramente *disciplinare* i suoi impiegati alti e bassi.

E soltanto chi rammenta le enormi difficoltà che dovette superare il Governo nazionale per costituire l'Esercito italiano con le piccole armate dei vari Stati che prima esistevano nel nostro paese, può rendersi conto della difficilissima condizione in cui si trovò la Mediterranea sin dal suo nascere.

***

Dai due capitoli precedenti risulta chiaramente:

« *a*) da una parte, che *se* per *buon affare* s'intende — *come ritengono moltissimi, dei quali peraltro io non divido l'opinione* — un'operazione nella quale uno dei contraenti ci rimette del suo? — Che l'altro contraente, cioè il Governo italiano ha fatto un buon affare con le convenzioni del 1885;

« *b*) e dall'altra che l'esercizio delle reti Mediterranea e Adriatica regolato in base alla legge 27 aprile 1885, non ha sinora dato alle società esercenti i *risultati favorevoli* che la gran maggioranza del pubblico ritiene a loro acquisiti e che desse naturalmente speravano ».

Rimane a vedere se il terzo interessato nella quistione, cioè il *pubblico*, può aver ragioni da rimpiangere il passato, sia come *orari* sia come *tariffe*.

Per il numero e la velocità dei treni, basterà a chiunque (come ha fatto chi scrive) procurarsi un'orario del 1884 per convincersi che su varie percorrenze sono stati aumentati sensibilmente i numeri dei treni, nonostante l'*impreveduto* rallentamento del traffico che si sperava vedere invece sempre più accentuarsi allorquando si firmarono le Convenzioni (1).

Come pure si rileverà dal confronto degli *orari* del 1884 con quelli del 1892, che le *velocità* dei convogli sulle linee principali vennero notevolmente aumentate (2).

Ed a conferma di queste maggiori velocità dei treni, qui appresso trovansi indicati alcuni dei risultati pratici ottenuti dal pubblico con i contratti del 1885.

	1884	1892
Da Torino a Genova	ore 4.00	ore 3.10
Da Torino a Milano	» 3.30	» 2.57
Da Torino-Pisa-Roma	» 16.30	» 14.50
Da Milano-Venezia	» 6.05	» 3.45
Da Milano-Bologna-Firenze	» 9.40	» 7.25
Da Firenze-Roma	» 7.35	» 5.25
Da Roma-Velletri-Napoli (3)	» 6.01	» 5.08

Se il confronto del numero dei treni e della loro velocità, fra il 1884 ed ora, è agevole per i lettori di questa memoria, non è del pari per essi facile il paragone fra le tariffe del 1884 e quelle del 1892. Ed anzi, per fare un esame minuto di queste tariffe ferroviarie, prima e dopo delle Convenzioni, occorrerebbero moltissime pagine di cifre che infastidirebbero al certo e per dippiù non corrisponderebbero all'indole della presente Memoria, già purtroppo sovracarica di numeri.

Può affermarsi però nel modo il più assoluto, *checchè si sia detto o scritto in contrario*, che le tariffe che reggono ora la Mediterranea l'Adriatica e la Sicula, sono sensibilmente inferiori a quelle del 1884; e chi vorrà convincersene non avrà che a studiare le rimarchevolissime Relazioni sulle ferrovie italiane pubblicate per cura del Ministero dei Lavori Pubblici, sotto la direzione prima delle Convenzioni dall'onorevole senatore P. Valsecchi, allora Direttore Generale delle strade ferrate. E posteriormente al 1884 dagli altri benemeriti funzionari dello Stato, comm. Generale G. di Lenna

(1) Prova ne siano i cosidetti *prodotti ultra-iniziali* dei contratti del 1885, sui quali si basa la prosperità delle Casse per gli aumenti patrimoniali.

(2) Dagli orari dell'aprile 1865 si rileva che a quell'epoca s'impiegavano 4 ore e 10 minuti da Torino a Genova, 3 ore e 30 minuti da Torino a Milano, 9 ore e 58 minuti da Milano a Venezia, 10 ore e 18 minuti da Milano per Bologna a Firenze, e 7 ore e 33 minuti da Roma a Napoli.

(3) Il tempo di 5 ore e 8 minuti si riferisce all'antica linea per Velletri. Ora col nuovo rettifilo Roma-Segni si possono guadagnare agevolmente 28 minuti una volta consolidata l'intera linea; e se si eseguisse l'altro rettifilo Napoli-Sparanise (oppure quello Napoli-Capua) e si correggessero taluni tratti tra Segni e Sparanise, si andrebbe da Roma a Napoli in circa 3 ore e 40 minuti.

e comm. ing. L. Ripa di Meana, successivamente Ispettori generali delle strade ferrate (1).

***

Con le convenzioni del 1885 adunque lo Stato ha pressochè duplicato il suo reddito (2); le Società ferroviarie ci hanno finora rimesso del loro, od almeno non hanno ricavato dai capitali impiegati che un utile assai inferiore a quello che speravano: e finalmente il pubblico ha conseguito dei vantaggi sensibili sia come rapidità e numero dei treni pei viaggiatori, sia come tariffe per le merci.

A chi ci avrà seguito sin qui nei nostri ragionamenti, sembrerà adunque *che tutto procede bene* e che non vale davvero la pena di preoccuparsi soverchiamente dei contratti del 1885 e delle società create con essi (3).

Invece non è così, e pur troppo la legge 27 aprile 1885, nel mentre non ha soddisfatto le aspirazioni degli azionisti delle Società esercenti, ha fatto d'altra parte *venire a galla* molti guai, provenienti per altro dalle imprevidenze del passato, e non già dall'operato o del Governo o delle Società nel 1884-85. E prova ne sia che fra le Società esercenti ed i vari Ministeri che si sono succeduti dal luglio 1885 sino ad ora, ha sempre regnato la massima concordia ed armonia di rapporti; perchè se da una parte il Governo ha sempre riconosciuto che in « *massima* » i timori e le lagnanze delle Società sono ragionevoli *od almeno discutibili;* dall'altra le Società, comprese come sono delle difficoltà finanziarie dello Stato, non hanno mai sinora troppo insistito per far valere quanto desse ritengono i loro dritti.

Cionondimeno le quistioni si fanno ogni giorno più grosse e bisognerà fra non molto decidersi a risolverle, od in un modo o nell'altro. (*Continua*).

SUL SERVIZIO ECONOMICO DELLE FERROVIE

Lettera aperta dell'ing. L. Polese al signor comm. ing. Alfredo Cottrau.

Egregio amico,

Ho letto con molto interesse il vostro opuscolo: *Appunti sulle convenzioni ferroviarie del 1885*. Non è la prima volta che io ho avuto l'opportunità di apprezzare altri vostri scritti in ordine specialmente alle ferrovie economiche; e siccome l'argomento interessa anche me in modo speciale, essendo anch'io modesto cultore di cose ferroviarie, permettete che io tragga motivo dagli stessi vostri *Appunti* per esporvi alcune mie idee.

Voi dite egregiamente quando affermate, che in moltissimi casi fu grave errore che in Italia siansi sprecate somme ingenti in grosse ferrovie, laddove sarebbero state preferibili delle così dette *ferrovie economiche o delle tramvie* (1). Questa verità alcuni anni indietro era una eresia, perchè molti, specie gli oppositori sistematici di ogni innovazione, ritenevano che una ferrovia, per essere vera ferrovia, dovesse avere lo scartamento normale di **m. 1.50**, grosse macchine, vetture comodissime e di lusso, stazioni grandiose, ecc., punto curandosi delle condizioni essenziali ed indispensabili ad assicurarne la loro economica esistenza; ed il pensiero che una ferrovia dovesse considerarsi non altrimenti che come un istrumento industriale qualsiasi, da proporzionarsi al lavoro che è destinato a compiere, non entrava nella loro mente. Vero è che d'allora in qua molti hanno dovuto arrendersi all'evidenza dei fatti, ed hanno toccato con mano che parecchie centinaia di milioni si sarebbero potuti risparmiare, se nella costruzione delle linee di secondaria importanza si fossero applicati i sistemi economici. Ma la smania delle ferrovie di primo ordine era tale, che le ragioni più convincenti non facevano breccia; e pur là in quelle regioni povere di traffico, e dove qualunque ferrovia economica sarebbe stata più che sufficiente, anche là, dico, la grossa ferrovia si è voluta imporre. Quanti milioni, per esempio, non si sarebbero risparmiati, se le ferrovie così dette principali della Sardegna fossero state costruite cogli stessi sistemi economici della rete secondaria?

A questo proposito mi piace ricordare che nell'aprile 1880, trovandosi in Sardegna la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, l'on. Genala, ora Ministro dei Lavori Pubblici, che faceva parte di quella Commissione, ebbe ad interrogarmi sulla convenienza di adottare un materiale mobile speciale per l'esercizio di quelle ferrovie, delle quali io allora ero il Direttore; ed io ebbi il coraggio di rispondergli che questa questione si collegava con quella del *servizio economico*, e dicevo precisamente all'on. Genala (Vedi *Atti della Commissione d'inchiesta*, vol. III, fasc. II, p. 468) che siccome in un'isola qualunque scartamento si poteva accettare come normale, così io reputavo che sarebbe stata opera molto saggia se fin da principio si fosse adottato per la Sardegna lo scartamento ridotto. Allora sarebbe stato possibile costruire un maggiore numero di chilometri senza aumento di spesa, e di risparmiare nelle spese di esercizio pur facendo un maggior numero di treni; e soggiunsi pure che io ero d'avviso che sarebbe stato ancora conveniente costruire le così dette linee del secondo periodo a scartamento ridotto, trasformando allo stesso tempo quelle del primo periodo. Non l'avessi mai detto! Gli stessi amici se ne ritennero offesi di tanta mia audacia; e perchè dovevo io invocare questo trattamento diverso per la Sardegna? Non eravamo noi forse Italiani come i fratelli del continente? Non era per lo meno patriottico questo mio apprezzamento, essi dicevano. Comprendete; il patriottismo allora si misurava anche a base di scartamento di binario!

Il tempo però mi ha dato ragione; ed ora, se si potesse tornare indietro, forse quegli stessi oppositori sarebbero i primi a battere le mani, e non assisterebbero allo sconcio di vedere nell'isola due reti ferroviarie a scartamento diverso, con grave danno della pubblica ricchezza e dello stesso esercizio. Debbo però dire, ad onor del vero, che la Compagnia Reale non era allora ostile a queste mie vedute, ed il Governo, se non osteggiato, sarebbe entrato certamente nello stesso ordine di idee.

Era necessaria questa digressione per meglio giustificare quanto dirò in appresso.

Riprendendo dunque il filo del discorso, io chiedo a voi, che così bene sviscerate le questioni più vitali del nostro paese, se non sia ancora possibile apportare qualche rimedio all'attuale stato di cose. Io penso che se non è più possibile rinvenire sulla costruzione di tanti chilometri di ferrovie, per le quali non si sono potuti o voluti adottare i sistemi economici, si possa invece rinvenire sulla questione di esercizio di queste linee di traffico limitato, trovando modo di applicare sulle medesime, in più o meno larga scala, il servizio economico; con che io penso si rendereb-

(1) Sul proposito si potrà leggere con interesse dai cultori delle quistioni ferroviarie un accurato lavoro del sempre arguto comm. Eduardo D'Amico, ex-deputato, intitolato *La Riforma delle tariffe ferroviarie*, pubblicato nei fascicoli di marzo ed aprile 1892 della pregevole pubblicazione di Napoli *La Rassegna*, diretta e fondata dal sig. cav. avvocato E. Capuano. In questo suo studio il comm. D'Amico, *abbenchè contrario alle Convenzioni del 1885*, riconosce però apertamente che le tariffe ferroviarie sono state sensibilmente migliorate dal 1884 ad ora.

(2) Se si considera che *oltre* i prodotti iniziali, le percentuali in favore delle Società sono diminuite ed aumentate quelle in favore dello Stato, come pure che l'*utile* eventuale delle Società oltre il 7 1|2 per cento agli azionisti va diviso per metà col Governo, si rileverà che il reddito dello Stato si sarebbe facilmente non già duplicato rispetto al 1884, ma bensì triplicato, *se il movimento ascensionale del traffico anteriore al 1885 non si fosse arrestato*.

(3) Delle Costruzioni ferroviarie affidate alle Società con la legge 20 luglio 1888 e di quelle altre a cui deve tuttora provvedere lo Stato, le quali tutte si collegano in certo modo con le Convenzioni del 1885, non si discorre nella presente memoria, la quale ha per suo primo obbiettivo *l'esercizio* delle linee affidate all'industria privata nel 1885. Di queste costruzioni si farà invece argomento di un prossimo lavoro come già si disse.

(1) Vedi n. 37 del *Monitore: Appunti sulle ferrovie italiane*. (*N. della R.*).

bero più proficue, e per conseguenza meno onerose per la Nazione che paga.

Voi sapete meglio di me che la questione dell'applicazione del servizio economico alle nostre ferrovie non è nuova; se ne scrisse anche molto, e persone competenti ne parlarono pur di proposito dinanzi alla stessa Commissione d'inchiesta. Ma cosa si fece d'allora in qua? Nulla, o quasi nulla. Gli esperimenti fatti sopra alcune diramazioni delle grandi reti non hanno dato nè potevano dare gli utili risultati che dovevano giustamente attendersi, e ciò per la ragione che il servizio economico è stato malamente o incompletamente applicato.

Da noi, come altrove, si è creduto poter apportare un rimedio alla poca produttività di alcune linee, adottando di preferenza i treni misti; e fin qui vi è nulla a ridire, anzi il principio, economicamente parlando, è esatto. Però non venne tolta la causa principale del male, vale a dire che, anzichè adottare per la composizione di detti treni un materiale speciale leggiero, come viene richiesto dalla stessa natura del servizio economico, si adottò invece lo stesso materiale pesante ordinario, se togliamo qualche raro esempio in cui i treni vengono formati parte con materiale ordinario e parte con materiale speciale. Ma vi ha di più, e cioè che pel servizio di queste linee di secondaria importanza si è scelto il materiale più scadente; cosicchè si è ottenuto questo bel risultato, che non solo non si è apportato il benchè minimo vantaggio all'economia ferroviaria, ma si è disgustato il pubblico, costringendolo a viaggiare con un materiale di scarto, e con una velocità più ridotta. In breve, anzichè un servizio economico, la di cui applicazione doveva ridondare tutta a vantaggio del pubblico, si è fatta invece una malintesa economia di servizio.

Da noi, come al solito, si discuteva quando gli altri paesi, e più specialmente il Belgio, la Germania e l'Austria, colle vetture automotrici Belpaire, Weissemborn, Rowan, ecc., e coi piccoli treni economici Krauss, ci davano luminosi esempi di servizio economico, i di cui risultati sono stati talmente splendidi, che non solo ne fecero larga applicazione le ferrovie private ma ben anco quelle dello Stato.

Voi l'avete pur detto, che in Italia sonvi alcune migliaia di chilometri di ferrovie poco produttive che potrebbero classificarsi fra quelle di secondaria importanza; e qui precisamente, io penso, potrebbe applicarsi su larga scala il servizio economico con immenso vantaggio delle Società e del pubblico. Ma per ciò fare converrebbe anzitutto bandire da questo servizio il materiale pesante ordinario, e ciò in omaggio al principio economico che *la potenza dell'utensile deve essere proporzionata al lavoro da compiersi*. Materiale dunque speciale e leggiero, con che si possono ottenere dei vantaggi indiscutibili, e specialmente maggior effetto utile del treno ed un conveniente aumento di velocità, senza con ciò intaccare l'economia che si vuole raggiungere nelle spese di esercizio.

La natura di questo scritto non mi permette di entrare nei dettagli del servizio economico, ma voi comprendete perfettamente come esso possa e debba applicarsi in differente misura a seconda della diversa produttività delle linee; come pure nulla impedisce che per certe determinate linee il servizio economico venga intercalato col servizio dei treni ordinari, come precisamente vien fatto nei paesi sopra accennati. In definitiva, è il pubblico che deve godere ed avvantaggiarsi di questo servizio, perchè il treno veramente economico deve fermarsi dovunque vi siano viaggiatori o merci da prendere o da lasciare.

Il problema è certamente complicato, ma non di difficile soluzione. Grave senza dubbio è la questione della provvista del materiale speciale pel servizio economico; ma io penso che se nelle prossime forniture si desse la preferenza al materiale speciale, destinando al servizio delle linee principali quello migliore che fosse adibito al servizio delle linee di secondaria importanza, si potrebbe in questo modo provvedere alla dotazione necessaria senza gravi scosse nel bilancio delle Amministrazioni. Del resto sono questioni queste che meritano di essere profondamente e seriamente studiate; e l'Italia ben più difficili e gravi ne ha affrontato con esito felice.

Le economie nelle spese d'esercizio risultanti dall'applicazione del servizio economico voi le conoscete meglio di me, e tutte in dipendenza del materiale mobile leggiero. Le minori spese della trazione e del materiale, della manutenzione e sorveglianza della via, delle manovre, del personale, ecc., rappresentano in complesso un'economia che varia dal 30 al 50 per cento su quelle occorrenti per un identico servizio col materiale ordinario. Ciò è dimostrato all'evidenza dai risultati ottenuti sopra molte ferrovie.

Passando ora al caso particolare delle ferrovie principali della Sardegna, io non esito a dichiarare che qui più che altrove può essere applicato su vasta scala il servizio economico, giustificato d'altronde dalla tenuità del traffico di quelle linee. In Sardegna più che altrove si rende necessario che il treno si fermi dovunque vi sia un viaggiatore od un collo merci da prendere o da lasciare. Colà le stazioni, spesso in aperta campagna o lontane dall'abitato, non sono nè possono considerarsi come centri di attrazione, e per cui in queste infelici condizioni il traffico locale o sfugge alla ferrovia o ricorre agli antichi mezzi di trasporto.

Potrei aggiungere molte altre considerazioni per dimostrare come dalle ferrovie principali della Sardegna, dato il sistema attuale di esercizio, non se ne ritrae tutto il vantaggio che giustamente potrebbe ritrarsene. Conviene per altro riflettere che colla Convenzione in vigore la Compagnia Reale ha poco o nissun interesse di attirare il traffico o di migliorare il servizio; perchè, dopo tutto, l'aumento che potrebbe ragionevolmente sperarsi nei prodotti, assai difficilmente andrebbe a vantaggio dei proprii azionisti. Essa quindi si tiene paga della garanzia chilometrica, la di cui misura la compensa a sufficienza dalle spese di primo impianto e di quelle di esercizio. È dunque naturalissimo, e nessuno potrebbe darle torto, che come Società industriale essa non voglia nè debba compromettere la sua attuale condizione finanziaria. L'interesse in questo caso sarebbe tutto del Governo, che dovrebbe mirare a ritrarne da quelle ferrovie, come da tutte in generale, il maggior utile possibile onde rendersi meno gravoso il peso della garanzia.

Se il tempo non mi farà difetto, io condurrò a termine uno studio col quale intendo dimostrare che, con grande vantaggio della Nazione in generale e della Sardegna in particolare, il Governo potrebbe addivenire quando che sia al riscatto delle ferrovie principali della Sardegna, affidandone l'esercizio all'industria privata, col patto espresso che venisse applicato nel suo più esteso significato il *servizio economico*. Si comprende come in questo caso sarebbe necessario provvedere il materiale mobile speciale, provvista che per la massima parte, e starei per dire per intero, si potrebbe fare col ricavo della vendita del materiale ordinario, che potrebbe facilmente collocarsi sulle linee ordinarie del continente. In questo modo soltanto, ed in grazia dell'applicazione del servizio economico, sarebbe possibile migliorare non solo il servizio, per quanto riguarda il numero dei treni e velocità, ma si potrebbe ottenere anche un miglioramento nelle tariffe in dipendenza del minor costo del treno-chilometro-economico.

Date le condizioni finanziarie della Sardegna, la poca popolazione sparsa sopra una superficie assai estesa, la quasi totale mancanza di industrie, e dove soltanto l'agricoltura e la pastorizia possono prendere uno sviluppo considerevole, il servizio ferroviario dovrebbe adattarsi e conformarsi all'indole ed alla natura degli abitanti e delle loro risorse; ed è precisamente col servizio economico che i treni potranno fermarsi presso le agglomerazioni le più modeste, presso i passaggi a livello più importanti, ed anche in binario corrente, onde raccogliere e deporre passeggieri e merci. È la ferrovia che deve andare alla ricerca del traffico e non questo alla ricerca di quella.

Io penso pure che nel caso del riscatto vi possa essere ancora la convenienza di trasformare le linee principali riducendole allo stesso scartamento delle secondarie, e con quale immenso vantaggio del pubblico e del servizio voi lo

comprendete. Sarebbero molte centinaia di mila lire che il Governo potrebbe annualmente risparmiare; tutte somme che, senza punto gravare il bilancio della Nazione, potrebbero destinarsi, e con quanto maggior profitto, alla bonifica dei terreni della quale la Sardegna ha tanto bisogno. E così, per associazione di idee, io penso che in questo modo soltanto si può sperare che la tanto vagheggiata colonizzazione dell'isola possa avere probabilità di riuscita; perchè non bisogna illudersi, bonifiche e regime d'acque ci vogliono anzitutto in Sardegna, onde togliere la causa della malaria e della sua miseria, due spettri questi che bastano a paralizzare qualunque nobile iniziativa.

Mi accorgo che carità del natio loco mi ha spinto a divagare un po'. Ritornando al tema della trasformazione delle ferrovie principali della Sardegna, io mi sono rivolto specialmente a voi che siete il benemerito della rete secondaria, e che essendo parte principale del Consiglio di Amministrazione potete fare degli utili confronti da ritrarne ben più utili ammaestramenti. La Sardegna ve ne sarebbe doppiamente grata.

E ci pensino pure i miei concittadini, e si facciano iniziatori di una agitazione che potrebbe essere la rigenerazione dell'isola; iniziativa che il Governo non potrà vedere che di buon occhio, disposto come è a secondare le aspirazioni di coloro che, studiandosi di migliorare le condizioni economiche del proprio paese, contribuiscono allo stesso tempo colla loro iniziativa a migliorare le condizioni economiche della Nazione.

Vi saluto e credetemi

Livorno, 2 ottobre 1892.

Vostro Dev.mo Aff.mo
Ing. L. POLESE.

LA DEFICIENZA DEI VAGONI
ED I LAMENTI DEL COMMERCIO DI GENOVA

È la storia di ogni anno questa dei reclami di Genova contro il servizio della Mediterranea in quel porto. Però non ci pare d'aver mai letto in passato nulla di così violento e di così appassionato come in questi giorni.

Abbiamo davanti a noi, ad esempio, un numero del *Caffaro* di Genova, che contiene un articolo siffattamente accentuato e, diciamolo subito, ingiusto, che di più non avremmo saputo immaginare.

Per compenso, leggiamo in altri giornali qualche osservazione pensata e giusta; ma son pochi.

Il *Caffaro* è addirittura furente contro la Mediterranea, e nella sua concitazione perde talora le staffe, e, specialmente in qualche punto, mostra troppo di più che non dovrebbe, per una buona difesa del proprio assunto, il fianco.

Pare strano infatti per chi si occupa, come noi, di materia ferroviaria, che il nostro collega genovese accusi di ingenuità la risposta data dal Direttore Generale della Mediterranea circa la ordinata riparazione dei carri per poterne così fornire un numero maggiore al commercio.

Evidentemente il *Caffaro* non ha capita la risposta del comm. Massa ai negozianti di carbone di Genova. Gli diremo quindi che i vagoni dei quali in fretta ed in furia venne ordinata la riparazione, non sono quelli che già da tempo erano avariati, ma invece quelli che si sono guastati appunto ora. In altre parole, la Mediterranea ha provveduto perchè i carri che avrebbero dovuto entrare normalmente in officina per più cause di riparazione, ci vadano solo per essere aggiustati quel tanto che basta per renderli atti a circolare ancora, rimandando a dopo superata questa crisi l'inviarli alle officine stesse per una riparazione normale.

Parallelamente — sempre per meglio raggiungere lo scopo della sollecitudine — dispose perchè queste provvisorie riparazioni fossero eseguite nelle stazioni a mezzo di squadre volanti di operai, e perchè le officine rimandassero sulle linee tutti i vagoni da riparare ancora idonei a viaggiare senza pericolo.

Confessiamo sinceramente che di ingenuità non ne vediamo in questo fatto da nessuna parte — neanche dalla parte del *Caffaro* a cui non possiamo fare il torto di credere ch'egli ignori una cosa così nota.

Del resto non è solo su questo punto che l'articolo del *Caffaro* zoppica. C'è anche la questione dei noli di materiale ruotabile cui egli accenna, sulla quale c'è un sacco di cose da osservare.

Infatti è più che notorio quanto sia indebito l'obbligo che si vorrebbe imporre dal pubblico alle Società ferroviarie di noleggiare materiale mobile ogniqualvolta non sia sufficiente quello di cui dispongono, giacchè non v'ha ormai più nessuno che non sappia che chi deve fornirlo alle Società è il Governo e nessun altro oltre di lui.

Ed è tanto vero questo che, allorquando negli anni scorsi il materiale disponibile ordinariamente non bastò ai bisogni del commercio, le Società si rivolsero al Governo, e questo autorizzò quelle a noleggiare materiale d'altre compagnie assumendosene le spese.

Se poi il ministro Finali sollevò dubbi sulla competenza passiva di queste spese a carico del Governo, è questa un'altra questione che in prima istanza fu risolta dagli arbitri a favore delle Società, e che ancora non fu definitivamente giudicata non essendo stato finora pronunciato il giudizio di appello promosso dal ministro Branca.

È chiaro quindi che se il noleggiare vagoni quando ce n'è il bisogno non tocca alle Società, non è contro di queste che devonsi dirigere gli strali dell'indignazione dei commercianti di Genova.

Ai quali commercianti anzi si potrebbero dire molte cose sensate, se essi avessero orecchie per sentirle e giovarsene.

Si potrebbe, ad esempio, dir loro che la crisi dei vagoni viene ogni anno a data fissa, cioè all'epoca delle vendemmie, e che questo fatto certo e prevedibile da qualunque modesto Mathieu de la Drôme dovrebbe consigliarli a provvedersi in tempo contro le difficoltà che ogni anno si presentano dal 15 settembre al 15 ottobre.

Si potrebbe dir loro che gl'interessi del porto di Genova sono certamente grandi, anche dal punto di vista nazionale, e meritano ogni cura premurosa, ma non lo possono essere più di tanti altri, vale a dire non più di quelli rappresentati dalle uve che costituiscono una delle maggiori ricchezze del nostro suolo.

Si potrebbero dire molte altre cose ancora, ma bastano queste per persuadere gl'imparziali.

Questi poi sanno già che un'Amministrazione incaricata di un servizio pubblico non può a meno di avere cura di *tutti* gl'interessi del paese e non d'alcuni soltanto a detrimento di altri.

I provvedimenti presi dalle ferrovie sono tutto quello che meglio esse potevano fare per superare questa crisi, resa ancor più forte quest'anno dal rallentamento dei trasporti da Genova causa lo sciopero dei facchini del carbone e le feste Colombiane, e se vi fosse bisogno di provare quale sia stata la cura ed il senso della propria responsabilità dimostrati dalla Ferrovia, basterebbe citare il fatto che essa ha sospeso, durante questo periodo, qualunque trasporto dei proprii carboni, dando così un forte e diretto aiuto al commercio.

Si potrebbe infine dire, e questo non ai soli commercianti di Genova, che le ragioni non diventano migliori quando sono sostenute da affermazioni inesatte. Valga a darci ragione il fatto che mentre si telegrafava al Governo e si stampava che la Ferrovia non dava a Genova se non 180 vagoni al giorno, le cifre esatte del carico giornaliero su quegli scali erano invece le seguenti:

26 settembre	—	carri caricati	. . . N.	830
27 »	—	»	. . . »	654
28 »	—	»	. . . »	583
29 »	—	»	. . . »	628
30 »	—	»	. . . »	541
1° ottobre	—	»	. . . »	515
2 »		Domenica		

3 ottobre — carri caricati . . . N. 936
4 » — » . . . » 790
5 » — » . . . » 657

Come i lettori vedono, una media di 681 carri al giorno è qualche cosa di più dei 180.

E siccome i fatti parlano assai più energicamente delle parole, non aggiungeremo altro su questo argomento, se non per dire che sarebbe davvero desiderabile un più equo apprezzamento delle ragioni di tutti e degli obblighi d'un servizio pubblico — apprezzamento che non può mai essere sincero e giusto se chi deve farlo esamina le cose solo dal gretto punto di vista del proprio interesse.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Stazione di Borgo San Donnino.
(Suo allacciamento colle linee per Cremona e per Spezia).

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici aveva indetto pel 6 corrente la riunione, a Borgo S. Donnino, di una Commissione composta di Rappresentanti del Governo e delle Società ferroviarie Adriatica e Mediterranea allo scopo di stabilire gli accordi pei lavori a farsi alla stazione di Borgo S. Donnino per l'allacciamento della medesima colla progettata ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e per quello colla linea per Spezia a Gaiano ovvero a Fornovo.

La Commissione si è infatti riunita nel detto giorno, presieduta dal R. Ispettore-Capo del Circolo di Bologna, e della quale facevano parte il R. Ingegnere Direttore degli studi della linea Cremona-Borgo S. Donnino ed i Delegati dei vari Servizi dell'Adriatica e della Mediterranea, per la quale ultima interveniva pure il Direttore delle costruzioni, comm. Oliva.

La Commissione ha preso in esame il progetto elaborato sino dal 1888 dalla Società Adriatica e, di comune accordo, si convenne che occorreva introdurre nel medesimo alcune modificazioni, e di dare incarico alla stessa Società Adriatica di formulare altro progetto, ultimato il quale verrà esaminato dalla Commissione medesima avanti di essere rassegnato al Ministero.

><

Linea Udine-Pontebba.
(Per la costruzione di due gallerie).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'esame ed all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici due distinti progetti per la costruzione di due gallerie artificiali lungo la strada ferrata da *Udine a Pontebba*, e precisamente: la prima fra i chilometri 57.828.90 e 57.920.90, e la seconda fra i chilometri 59.052.41 e 59.112.41.

Entrambi i provvedimenti hanno lo scopo di rimuovere i pericoli per l'esercizio della linea, dipendenti dalla caduta di massi dalle falde a ripido pendio sovrastanti alle due trincee nelle quali scorre la ferrovia, nelle preindicate due località.

La Società esercente domanda che i progetti suindicati vengano approvati anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni; e fa proposta perchè alla esecuzione dei lavori rispettivi si proceda mediante appalti a licitazione privata fra Ditte benevise alla Amministrazione.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 112,000 per il primo progetto, ed a L. 53,000 per il secondo.

><

Linea Treviglio-Cremona.
(Lavori per la stazione di Caravaggio).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per provvedere alla esecuzione del fabbricato viaggiatori, dei cessi isolati e del magazzino per le merci nella stazione di *Caravaggio*, della linea da Treviglio a Cremona.

Trattasi di lavori indispensabili, giacchè in stazione di Caravaggio, ove si verifica un grande concorso di persone che in diverse epoche dell'anno si recano a quel Santuario, il servizio dei viaggiatori viene fatto tuttora nella baracca provvisoria in legname costruita all'epoca dell'apertura all'esercizio della linea, la quale baracca si trova in istato di avanzato deperimento e riesce indecente e molto incomoda pel servizio e pel pubblico.

La spesa occorrente per la esecuzione dei lavori previsti nel progetto del quale trattasi, è preventivata di L. 84,300, e dovrebbe essere imputata alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

La Società propone che alla esecuzione delle opere si provveda mediante appalto a licitazione privata fra Ditte favorevolmente conosciute dall'Amministrazione, a termini dell'articolo 65 del Capitolato di esercizio.

><

Linea Francavilla-Lecce.
(Studi di campagna).

Sappiamo che il giorno 28 dello scorso mese di settembre vennero iniziati gli studi di campagna per la compilazione del progetto della linea ferroviaria da Francavilla a Lecce. La lunghezza di linea da studiare sarà di circa 80 chilometri. Gli studi si sono incominciati dal lato di Lecce e procederanno col mezzo di due appositi uffici di sezione, incaricati rispettivamente, l'uno dei rilievi nel tratto Lecce-Manduria, e l'altro dei rilievi nel tratto successivo Manduria-Francavilla.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.
(Fornitura di segnali, ecc. per armamento stazioni).

Alle ore 10 ant. del dì 14 ottobre corr., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di dieci segnali a distanza, e di metri diecimila di trasmissione pei segnali stessi, di due piattaforme del diametro di m. 4.50, e di quattro sagome di controllo per vagoni, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Marradi-Fantino, Fantino-Crespino, Fosso Canecchi-Ronta e Ronta-Borgo San Lorenzo, della linea Faenza-Firenze, per la presunta somma di L. 22,100, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, colle modificazioni introdottevi a tutto il 31 dicembre 1890, e di quello speciale in data 15 agosto 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio contratti di questo Ministero.

La consegna dei meccanismi nelle stazioni di Marradi e Borgo San Lorenzo dovrà essere ultimata entro mesi due dalla data dell'ordinazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1,200 e quella definitiva in L. 2,300, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Riattivazione del treno direttissimo 64 sulla linea Roma-Napoli*).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per la riattivazione del treno direttissimo N. 64, da Napoli a Roma, a partire dal 15 corr. Ad una tale proposta la predetta Amministrazione ha creduto opportuno di addivenire in seguito al significante aumento di viaggiatori in partenza da Napoli, nelle ore pomeridiane, per Roma, in modo da richiedere un sussidio al treno 4, massime nella stagione cui si va incontro. Come per treno facoltativo, venne disposto anche l'orario del treno N. 63, da Roma a Napoli, il quale sarà attivato qualora le circostanze avessero a richiederlo; giacchè l'esperimento che di esso si fece nei migliori mesi d'inverno dello scorso anno non ha dato i favorevoli risultati che se ne speravano. L'orario proposto pei treni medesimi è simile a quello dell'anno scorso.

(*Modificazioni di treni su altre linee*).

Coll'occasione l'Amministrazione sociale propone la posticipazione del treno 823 della linea Roccasecca-Sora ed una variante al treno misto 273 da Cotrone a Reggio di Calabria, nonchè lievi modificazioni ai treni 931-932, fra Catanzaro Marina e Catanzaro Sala.

><

Ferrovia da Torino P. S. a Settimo-Rivarolo.

(*Modificazioni d'orario*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che col giorno 15 del corrente mese vengano attuate alcune varianti all'orario dei treni fra Torino P. S. e Settimo, in corrispondenza con la ferrovia Centrale Canavese. Le dette varianti furono concretate d'accordo fra le due Amministrazioni interessate.

><

Linea Milano-Lecco.

(*Per l'orario invernale*).

Ci informano da Lecco che quella Camera di Commercio ed Arti ha presentato istanza al Ministero del Commercio per ottenere che nell'orario invernale della linea Milano-Lecco sia mantenuto il treno accelerato N. 112 in partenza da Milano alle 7 antimeridiane, con arrivo a Lecco alle 8.33 antimeridiane.

Durante la stagione estiva il predetto treno avrebbe fatto, a quanto afferma la Camera di Commercio, buona prova, e qualora venisse abolito ne nascerebbe l'inconveniente che i viaggiatori che da Milano devono recarsi a Lecco dovrebbero servirsi o del treno-*omnibus* 352, che parte in ora assai incomoda del mattino (5.20 ant.), oppure attendere il successivo convoglio N. 354, il quale, non giungendo a Lecco che a mezzogiorno, obbliga i viaggiatori stessi alla perdita dell'intera mattinata.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura e Commercio ha vivamente raccomandata l'istanza al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Linea Voghera-Piacenza.

(*Servizio viaggiatori nei treni merci*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nell'intento di favorire il traffico locale fra Voghera e Piacenza, e soddisfare così alle vive istanze dei Comuni di Voghera, Casteggio, Broni, Stradella, Arena Po, Castel S. Giovanni, Sarmato e Rottofreno, ha presentato all'approvazione governativa la proposta di assegnare, in via di esperimento, il servizio viaggiatori delle tre classi ai treni merci N. 1426 e 1421, sulla predetta tratta, a partire dal 15 del corrente mese. L'orario dei predetti treni dovrebbe essere il seguente:

Piacenza part. 6.40 pom.
Voghera arr. 9.18 pom.
Voghera part. 8.22 ant.
Piacenza arr. 12.8 merid.

><

Ferrovie economiche Biellesi.

(*Apertura del tronco della linea Biella-Mongrando*).

In seguito ai risultati favorevoli delle prove statiche e dinamiche delle due travate metalliche in opera sul tratto definitivo della linea di Mongrando, compreso fra la stazione Centrale di Biella e la erigenda fermata di Vernato (Ferrovie economiche Biellesi), e tenuto conto che nella visita di ricognizione di quel tratto di ferrovia tutto venne riscontrato regolare, venne autorizzata l'apertura del medesimo al pubblico esercizio, cominciando dal giorno 5 del corrente mese.

><

Linea Valsavoia-Caltagirone.

(*Domanda d'impianto di una fermata*).

L'Amministrazione municipale di Caltagirone ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici un proprio deliberato col quale si fanno voti al Governo ed alla Società Ferroviaria della Rete Sicula per l'impianto di una fermata con servizio merci nell'ex-feudo Regalsemi, sulla linea *Valsavoia-Caltagirone*, e precisamente all'innesto della strada provinciale Caltagirone-Biscari con la nazionale, nel punto dove la linea ferroviaria è ad essa tangente, perchè quivi fa capo la via più breve di comunicazione coi Comuni di Biscari, Vittoria, Comiso, Modica ed altri.

><

Linea Roma-Pisa.

(*Servizio viaggiatori per la stazione di Giuncarico*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che a cominciare dal 15 del corrente mese, nella stazione di *Giuncarico*, situata fra le stazioni di Gàvorrano e di Montepescali, della linea Roma-Pisa, facciano fermata per servizio di viaggiatori i treni N. 215 e 2.

><

Tramvie della Provincia di Brescia.

(*Per il binario di allacciamento colla stazione di Brescia*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la convenzione da essa stipulata colla Società Generale delle Strade Ferrate Secondarie per la Provincia di Brescia, allo scopo di regolare la concessione e l'esercizio del binario di allacciamento delle tramvie della predetta Provincia colla stazione adriatica di Brescia, la consegna e la riconsegna dei carri e lo scambio dei valori e delle merci.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Movimento nel personale superiore del Servizio del Materiale*).

Un ordine di servizio del 30 settembre u. s. della Direzione Generale annunzia che, essendo il signor ing. cav. Cesare Maulino, Ingegnere-Capo della Divisione Approvvigionamenti e Magazzini presso il Servizio del Materiale, stato collocato a riposo dietro sua domanda a decorrere dal 1° ottobre corr., viene in sua vece, stante lo scioglimento dell'Economato, destinato dalla stessa data alla dirigenza della detta Divisione il signor ing. cav. Cesare Negretti, che è nominato Ingegnere Capo Divisione Approvvigionamenti e Magazzini.

Avverte pure che, perdurando la malattia del signor

ing. cav. Orazio Chiazzari, Ingegnere Capo Servizio Aggiunto del Materiale, ed in attesa che il medesimo possa riprendere le sue mansioni, viene fatto interinalmente, a partire dal 15 ottobre corr. il seguente movimento nel personale superiore del detto Servizio:

Il signor ing. cav. Pietro Dogliotti, Ingegnere Ispettore Principale Capo Divisione, ed il signor ing. cav. Giuseppe Bertoldo, Ingegnere Capo Divisione Capo delle Officine principali di Torino — il quale fa passaggio all'Ufficio Centrale della Direzione del Servizio stesso — sono incaricati di coadiuvare l'Ingegnere Direttore del Servizio nell'esercizio delle sue attribuzioni e di sostituirlo in caso di assenza o d'impedimento, firmando pure la corrispondenza d'ufficio;

Il signor ing. cav. Stanislao Fadda, Ingegnere Capo Divisione, Capo delle Officine Principali di Napoli, viene destinato in tale sua qualità alla Divisione delle Officine Principali di Torino;

Il signor ing. cav. Edoardo Doux, Ingegnere Capo Sezione Principale delle Officine di Pietrarsa, è incaricato di reggere la Divisione delle Officine Principali di Napoli, ed in caso di suo impedimento od assenza, ne farà le veci il signor ing. cav. Alberto Gramegna, Ingegnere Capo Sezione Principale, che dalle Officine dei Granili passa a quelle di Pietrarsa.

(Soppressione della Divisione dell'Economato).

Col 1° ottobre corr. la Divisione dell'Economato venne soppressa e le sue attribuzioni furono ripartite come segue:

Alla Ragioneria Centrale: la tenuta degli inventarii finora affidati all'Economato;

Al Servizio del Materiale (Divisione Approvvigionamenti e Magazzini): le operazioni relative all'acquisto, collaudo, conservazione e somministrazione delle materie ed oggetti che finora erano di competenza dell'Economato, compreso quindi il vestiario e gli stampati;

Al Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (Divisione del Materiale Fisso): 1° Le operazioni relative all'acquisto, collaudo, conservazione e somministrazione di alcune materie ed oggetti che riguardano specialmente il Servizio dei Telegrafi; 2° la gestione amministrativa e contabile dell'Officina-Magazzino Telegrafi ed Orologeria, dell'illuminazione a gaz ed a luce elettrica e delle relative Officine, dei telefoni, dell'acqua potabile e della manutenzione degli orologi e degli apparecchi telegrafici; 3° la gestione dei traversi inservibili e l'acquisto dei caloriferi ed altri apparecchi di riscaldamento.

I magazzini e depositi dell'Economato passano al Servizio del Materiale.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle ferrovie:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare una convenzione concordata dall'Amministrazione governativa colla Provincia di Salerno per la bonaria liquidazione del compenso dovutole per danni derivati alla strada provinciale Pantana-Pisciotta, in seguito alla costruzione del tronco Vallo-Pisciotta, nella ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione il progetto dei lavori di consolidamento e di completamento del tronco da Crespino a Fosso Canecchi nella linea da Faenza a Firenze, e che si possano bandire i pubblici incanti per l'appalto delle opere in esso descritte. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori precitati ascende complessivamente a L. 158,000, comprese L. 1444.72 per imprevisti;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con annesso preventivo di spesa di lire 7,400, relativo alla costruzione di una diga a sponda destra del torrente Assi, al chilometro 338.730, della ferrovia Taranto-Reggio; assegnando il termine di un anno per il compimento dei lavori;

4. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto sottoposto all'approvazione governativa dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con annesso preventivo di spesa di L. 7,100, relativo a lavori di sistemazione del manufatto situato al chilometro 210.581, della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Calciano e di Grassano. La spesa preventivata per i lavori stessi ammonta a L. 7,100, e per la loro ultimazione è fissato il termine di un anno.

Il Consiglio di Stato, pronunziandosi sul modo più conveniente di compiere ad economia i lavori di sistemazione e di espurgo delle cunette che raccolgono l'acqua di filtrazione della galleria degli Allocchi, lungo la linea Faenza-Firenze, dell'importo di L. 13,600, ha manifestato l'avviso che all'esecuzione dei lavori si possa provvedere in economia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Per il trasporto dei vini in Sicilia).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, tenuto conto che è oramai un fatto compiuto l'apertura al pubblico servizio della linea Noto-Modica, della stazione di Patti e della nuova stazione al porto di Siracusa, e che fra breve si apriranno altresì all'esercizio i tratti di linea Comiso-Terranova e Modica-Comiso, ha ritenuto conveniente di presentare proposta alla approvazione governativa allo scopo di estendere la tariffa locale N. 203 P. V., creata più specialmente per facilitare il trasporto dei vini sulle linee litoranee, alle spedizioni in partenza dalle stazioni comprese nell'intero tronco Messina-Patti e nella intera linea Noto-Licata. Converrebbe pertanto modificare la indicazione attuale della tariffa in parola, come appresso:

« Spedizioni da una delle stazioni poste sulle linee Li-
» cata-Noto-Siracusa-Catania-Messina-Milazzo-Patti, ed in
» destinazione alle stazioni di Licata, Siracusa, Catania,
» Giarre-Riposto, Messina e Milazzo, compresi i porti di
» Messina, Catania, Siracusa e Licata ».

(Proroga di concessione).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato il proprio assentimento a che, anche per la parte del percorso adriatico, venga prorogata per un altro anno, a partire dal 15 corrente mese, la concessione accordata alla Società Ligure-Lombarda pel trasporto di zucchero greggio, proveniente dall'estero, dai transiti di confine di Peri, Pontebba e Cormons.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bassano-Primolano. — In seguito alle disposizioni date dal ministro Genala sono incominciati gli studi definitivi della ferrovia Bassano-Primolano.

A tal uopo l'ing. Saccardo direttore della costruzione della linea Bologna-Verona, ha inviato da Mantova, una squadra

di ingegneri ed operatori capitanati dall'ing. G. I. Giucci, i quali si trovano ora a Bassano ed hanno incominciato le operazioni relative.

Ferrovia Sulmona-Isernia. — Questa linea destinata ad aprire un altro valico nella catena dell'Appennino, sarà tra breve compiuta, ed anche prima del termine prefisso. La nostra provincia ne è toccata verso il confine più montuoso. Se la Società fosse stata libera da ingerenze parlamentari nello scegliere l'andamento, questo avrebbe meglio risposto al fine; tuttavia il lavoro è ammirevole. Oggi sono in esercizio due capi — l'uno da Caianiello, linea Roma-Napoli, a Roccaravindola; l'altro, testè aperto da Sulmona, linea Castellamare Roma a Canzano. — Sono circa 26 chilometri nei fianchi della Maiella; da 403 m. si giunge ad un livello di 1064 m., per dover tra breve superare i 1300 e forare la cima del monte.

I lavori, malgrado le difficoltà incontrate e parecchi casi straordinarii, hanno proceduto assai regolarmente, dimostrando ancora una volta la superiorità dell'iniziativa privata sull'azione dello Stato.

Ferrovia Trani-Corato. — È stato nuovamente presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di ferrovia secondaria da Trani a Corato, progetto che deve servire di base ad una concessione per la quale si chiede il sussidio delle L. 3000 al chilometro.

Ferrovia da S. Ellero a Saltino (Vallombrosa). — Questa nuova ferrovia a dentiera centrale, inaugurata il 25 settembre p. p., e della quale abbiamo fatto cenno nel numero scorso del *Monitore*, è stata aperta al pubblico esercizio domenica 2 corr.

Crediamo utile di dare i particolari e la descrizione tecnica di questa ferrovia di cui era, con decreto del 18 aprile anno corrente, concessionario per la costruzione e l'esercizio, il conte Giuseppe Telfener, il quale ora ha costituito una Società Anonima che ha assunto tutti i diritti e gli oneri inerenti (1).

I lavori iniziati nella seconda metà dello scorso mese di maggio, furono condotti a termine, con rara alacrità, in solo 4 mesi circa.

La linea ha la sua origine in prossimità di S. Ellero ed in corrispondenza della casa cantoniera detta Badia Vecchia sulla ferrovia Roma-Firenze al km. 289+264 da Roma ed alla quota di m. 111.65 sul mare, attraversa obliquamente con ponte a travata metallica, il torrente Vicano e quindi, sviluppandosi sui contrafforti che si diramano dal monte Prato Magno, giunge al Saltino alla quota di metri 954.25 sul mare.

Il tracciato percorre per la massima parte terreni di natura rocciosa e solidissimi.

La lunghezza totale della linea è di m. 8000 costituiti da n. 78 rettilinei lunghi insieme m. 3812 e da n. 89 curve aventi uno sviluppo complessivo di metri 4188 ed un raggio minimo di metri 60.

L'andamento altimetrico è formato da livellette tutte in ascesa, eccettuati i tratti orizzontali delle due stazioni estreme S. Ellero e Saltino, e la pendenza massima è del 22 per cento.

La linea ha lo scartamento di m. 1 ed il relativo armamento è formato con rotaie Vignole di m. 9 di lunghezza e del peso di circa 20 chilogrammi per metro lineare, a giunto sospeso, sostenute da n. 13 traverse per campata nei tratti aventi pendenze che non superano il 10 0[0 e da n. 15 traverse pure per campata nei rimanenti tratti con pendenze superiori al detto limite.

La dentiera è di acciaio Siemens-Martin ed è formata da elementi della lunghezza di m. 1.80 e di m. 1.20 onde poterla adattare tanto nei rettilinei quanto nelle curve.

Nei tratti di ferrovia le cui livellette non superano la pendenza del 10 0[0 la dentiera è formata da due ferri ad angolo tenuti a perfetto combaciamento fra loro con chiodi ribaditi da ambo i lati; nei tratti poi con pendenze superiori al 10 0[0 la dentiera stessa è costituita da due ferri egualmente ad angolo, ma con l'aggiunta di due lamine intermedie tenute a perfetto contatto fra loro da chiodi come i precedenti, ribaditi da ambe le parti. In tal modo, oltre dare ai denti una maggiore resistenza nei tratti in cui ricorrono le più forti pendenze, viene aumentata la larghezza dei denti stessi i quali offrono così una maggior presa al meccanismo per l'ingranaggio della locomotiva.

L'altezza della dentiera è di m. 0.100 e la relativa suola ha lo spessore di m. 0.017 e l'ampiezza di m. 0.18.

La dentiera posa sopra robusti traversoni longitudinali collocati sulle traverse che sostengono le rotaie vignole, ed è assicurata mediante grosse viti lunghe circa m. 0.25 che perforano i traversoni stessi e penetrano nelle rottostanti traverse formando così un solo sistema di collegamento.

Allo scopo poi di assicurare la linea dallo scorrimento, nei tratti ove la pendenza supera il 10 0[0 sono stati collocati alla distanza di m. 27 l'uno dall'altro dei robusti sostegni in legno, che puntano contro le traverse, infissi nel terreno per una profondità di m. 1.50.

Lungo il tronco di ferrovia indicato ricorrono N. 34 chiaviche di luce compresa fra m. 0.50 e m. 0.80; un ponticello di luce m. 2 a vòlta sul fosso del Pignone ed un ponte a travata metallica sul torrente Vicano di luce m. 12 sul retto e di m. 19 sull'obliquo. Sono stati inoltre costruiti diversi muri a sostegno dei rilevati e delle scarpate nelle trincee.

Le stazioni comprese in questo tronco di ferrovia sono N. 4 e cioè: S. Ellero, Donnini, Filiberti e Saltino tutte provvedute di appositi fabbricati eccezione fatta di quest'ultima pel cui servizio viaggiatori sono destinati alcuni locali del grandioso Hôtel-Stazione costruito sulla spianata del Saltino a brevissima distanza dal punto ove termina la ferrovia. In ciascuna stazione stanno collocandovi uno scambio destinato ad allacciare la linea di corsa ad un apposito binario morto, per dar luogo all'incrocio dei treni e nelle stazioni stesse verrà pure provveduto all'impianto di rifornitori definitivi in sostituzione di quelli provvisori attualmente esistenti.

Oltre le stazioni cui sopra vi è pure una fermata denominata Fazzini che ricorre in prossimità dell'attraversamento del torrente Vicano.

Le case e casotti di guardia destinati pel personale addetto alla sorveglianza della linea sono N. 7 opportunamente distribuiti lungo la ferrovia medesima.

Al mantenimento delle comunicazioni pubbliche e private è stato provveduto con N. 30 passaggi a livello dei quali uno in corrispondenza della strada provinciale valdarnese, tre sopra strade comunali e ventisei sopra strade vicinali e private.

Il materiale mobile adottato consta: di eleganti vetture, alcune a giardiniera ed altre chiuse con terrazzini e passaggio centrale, sistema Pulmann, sorrette da due carrelli e capaci di contenere nell'interno N 60 persona ciascuna; di carri merci chiusi, della portata massima di 7 tonnellate ciascuno, sostenuti da due assi fissi, secondo il sistema ordinario e di carri merci aperti, muniti di apparecchio a bilico pel trasporto dei leguami, della portata massima di 8 tonnellate.

Tutti i detti veicoli sono muniti di una ruota dentata a cui è fissato un freno manovrabile a mano.

Le due locomotive messe in servizio sono state costruite nell'officina Baldvoin di Filadelfia.

Queste macchine sono munite ciascuna di tre potenti freni fra loro indipendenti, uno cioè ad aria che viene compressa negli stantuffi, e due a nastro manovrabili dalla piattaforma delle locomotive.

Il primo è destinato a regolare la velocità della locomotiva nella discesa e gli altri due sono impiegati sia isolatamente come simultaneamente per ottenere un arresto quasi immediato della locomotiva stessa.

Notiamo in ultimo che i treni percorrono la linea con la velocità di 7 chilometri all'ora nei tratti aventi pendenze superiori al 15 0[0 e con la velocità di 9 chilometri all'ora nei tratti con pendenze inferiori al limite predetto; per cui la percorrenza dell'intiera linea, lunga km. 8, si effettua in circa 62 minuti.

---

(1) Vedi « Informazioni particolari » del *Monitore*, n. 40, p. 629.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia strategica Tunisi-Biserta. — Come abbiamo annunciato nel precedente numero, sono cominciati i lavori di costruzione della linea ferroviaria che collegherà Biserta alla linea Tunisi-Algeria e precisamente alla stazione di Gedëida. La linea avrà un percorso di 92 chilometri con cinque stazioni, cioè: Biserta, Trugia (sul lago di Biserta), Garat Mabtuah, Oued Sciair e Gedëida.

Nella Convenzione conclusa tra la *Bone Guelma*, incaricata della costruzione, e i signori Hersene, Couvreux, ecc., concessionari dei lavori ed esercizio del porto di Biserta, è stipulato che la prima dovrà pagare una penale di 10,000 fr. ogni giorno di ritardo a datare dal giorno 13 luglio 1893, giorno fissato per la consegna e messa in esecuzione della linea.

Dalla stazione di Gedëida a Tunisi vi sono solo 25 chilometri, e fra Gedëida e Tunisi vi è la stazione di Manuba, ove sonvi immensi approvvigionamenti, cannoni, munizioni, e quanto occorre al rifornimento di un'armata.

Questa linea non ha alcun carattere commerciale, poichè è superfluo unire due porti, Tunisi e Biserta, distanti soltanto tre ore di mare, fra di loro.

L'importanza strategica, data la fortificazione in corso di Biserta, non ha bisogno di essere rilevata.

Ferrovie Francesi. — *Accidenti ferroviari nel 1891.* — Gli accidenti causati dalle ferrovie francesi nel 1891 furono i seguenti:

Vittime	Persone uccise			Persone ferite		
	per accid. dei treni	per imprudenza	altre cause	per accid. dei treni	per imprudenza	altre cause
Viaggiatori . .	54	45	2	432	99	11
Agenti delle Comp.	8	211	29	91	447	238
Altre persone .	»	159	12	19	95	32
Totali	62	415	43	541	641	281

Cioè, in tutto, 520 morti e 1643 feriti.

Ferrovie Russe. — *Nuova ferrovia a scartamento ridotto.* — È stata inaugurata una nuova linea a scartamento ridotto della lunghezza di 33 verste lungo la riva destra della Neva, partendo d'Okhta e terminando al borgo di Irinovka, a 10 verste dal lago Ladoga. Questa linea, sicuramente industriale, ha costato 11,000 rubli al chilom.

Ferrovie Spagnuole. — *Ferrovia elettrica di Madrid.* — È stata accordata, per un periodo di 99 anni, la concessione e l'esercizio di una Strada ferrata sotterranea elettrica, a scartamento ridotto, che comprenderà nel perimetro di Madrid, i tragitti seguenti:

1° Dalla stazione del Nord a quella di Mezzogiorno, passando per la Puerta del Sol;

2° Dal viadotto di Segovia alla Plaza de Toros;

3° Dalla porta di Toledo a l'Ippodromo;

4° Dal quartiere di Salamanca a quello d'Argicelle.

Questi differenti percorsi saranno sotterranei, salvo per la traversata della via Segovia, ove si costruirà un viadotto.

I lavori dovranno cominciare l'anno che seguirà la signatura della concessione, e terminare in questo periodo di tempo: otto anni per gl'impianti idro-elettrici e per la prima sezione; e quattro anni per ciascuna delle altre sezioni.

Tramways in Rumania. — Il R. Console Generale a Galatz informa il Ministro dei Lavori Pubblici italiano onde porti a conoscenza di chi può esservi interessato, che fino al 16 novembre saranno ricevute presso quel Municipio le offerte sigillate per la costruzione e l'esercizio di una linea di tramways nella città, a condizioni che potranno essere esaminate presso quel Municipio stesso.

Ecco una buona occasione pei nostri costruttori.

Notizie Diverse

La bonifica di Burana. — L'on. Genala ha proposto un piano finanziario per l'acceleramento dei lavori della Bonifica, giusta l'accordo preso coi rappresentanti del Consorzio interprovinciale di Burana (1).

Trattandosi di un'opera importantissima che deve risolvere l'imperioso problema idraulico della bassa valle del Po, e risanare dalla malaria una superficie di 61,000 ettari di terreno, situato nelle provincie di Modena, Mantova e Ferrara, crediamo opportuno far conoscere questo progetto finanziario col quale il Governo vuole risolvere l'intricato problema.

Piano finanziario per l'acceleramento della bonifica di Burana.

L'importo delle spese fatte al 1891-92 è di L.	6,326,957
» » da farsi per appalti in corso . »	4,232,000
» » » per nuovi appalti . »	8,400,000
Totale L.	18,958,957

Ed in cifra rotonda lire 19 milioni.

Gl'interessati, riuniti in Consorzio, a partire dal 1900 in poi, e per 30 anni, dovrebbero rimborsare al Governo i 3|5 di detta somma; ossia 30 annualità di L. 380,000.

Ridotte al presente quelle 30 annualità, computando i frutti al 5 per cento, corrispondono al capitale di lire 3,953,432, ed in cifra rotonda a 4 milioni.

Se il Consorzio pagasse oggi al Governo i 4 milioni, sarebbe libero da ogni possibile gravame futuro; e facendo un prestito al 5 0|0 rimborsabile in 30 annualità, cominciando dal 1892-93, dovrebbe pagare un canone annuo di L. 261,000.

Di più per compiere nell'esercizio 1893-94 le opere appaltate occorrono . . . . L.	4,232,000
e per finire con nuovi appalti il diversivo delle acque Modenesi . . . . »	870,000
Totale L.	5,102,000
Ma per legge, nel bilancio 1892-93 sono disponibili sole . . . . »	682,000
Quindi fino a tutto il 1893-94 mancano L.	4,420,000

Però se il Consorzio anticipasse i 4 milioni, sarebbe provveduto con ogni urgenza ai lavori necessari, e si stanzierebbero per il bilancio 1893-94 L. 420,000.

Di più, per i lavori ancora da cominciarsi occorrono . . . . L.	8,670,000
Dedotto l'importo del Canale Modenese . »	870,000
Restano L.	7,800,000

Ed in cifra rotonda L. 8 milioni.

Se il Consorzio si procurasse questi 8 milioni, li anticipasse ed assumesse i lavori, potrebbe lo Stato rimborsare il suo debito, in 30 annualità, cominciando dall'esercizio finanziario 1893-94, con un canone annuo di L. 522.

Così mentre ora il Governo finirebbe nel 1892-94 i lavori appaltati per L. 5,102,000; i lavori non iniziati che il Consorzio dovrebbe assumere, sarebbero da eseguirsi per due terzi nel 1892-93 e 1893-94, ed un terzo nell'esercizio 1894-95.

Concorso nell'Ispettorato ferroviario. — È aperto un concorso per esame e titoli a dieci posti di allievo ispettore nel personale tecnico dell'Ispettorato ferroviario. Il termine per le domande d'ammissione scade il 30 novembre prossimo. L'esame si svolgerà sulle seguenti materie: Costruzioni ferroviarie, materiale rotabile fisso, nozioni sulle industrie siderurgiche meccaniche, fisica tecnica industriale, mineralogia, geologia, legislazione ferroviaria.

(1) Vedi *Monitore*, N. 36, pag. 570.

Trasporto elettrico di forza idraulica a Gavirate. — Un impianto importante sta facendo la Società franco-italiana, per conto del signor Buzzi, proprietario di un grandioso stabilimento per la filatura di cotone a Gavirate.

Si tratta di usufruire della forza idraulica del canale Bardello per trasportare a Gavirate una energia elettrica di circa 100 cavalli da impiegare come forza motrice e come forza illuminante.

A tale uopo la Società franco-italiana ha già installato a Brebbia, nelle acque del Bardello una grossa turbina ed ora sta costruendo la linea.

La forza idraulica, presa nelle acque del Bardello, viene da una *dinamo* trasformata in energia elettrica e questa trasportata dai reofori, servirà nello stabilimento di Gavirate del signor Buzzi, a muovere le macchine ed a produrre la luce.

L'energia usufruibile, dopo il trasporto, sarà di circa 80 cavalli, quantità esuberantissima. Per questo furono avviate le pratiche per illuminare a luce elettrica Gavirate, Cocquio e S. Andrea, adoperando questa energia esuberante.

Moltissimi privati ed altri stabilimenti hanno già aderito; ora si fanno le trattative coi comuni per l'illuminazione pubblica.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 112,000 e L. 53,000 * per la costruzione di due gallerie artificiali fra i km. 57,828.90-57,920.90 e 59,052.41-59,112.41, della ferrovia Udine-Pontebba;

L. 84,300 * per provvedere alla esecuzione del fabbricato viaggiatori, magazzino merci, ecc., nella stazione di Caravaggio della linea da Treviglio a Cremona;

L. 14,700 per provvedere al ricambio di 11 lungherine in ferro lesionate e per la sistemazione dell'armamento del ponte sul Bacchiglione al km. 117,288 da Bologna, della linea Bologna-Padova;

L. 1060 per difendere la ferrovia Bologna-Ancona a destra ed a monte del ponte sul torrente Cesano, al km. 172.630;

L. 1050 per provvedere alla ricostruzione delle cornici delle case cantoniere ai km. 91.046, 94.157 e 95.023 del tronco Verona-Dossobuono, nella ferrovia da Verona a Mantova;

L. 1000 per lo spostamento verso Bologna del segnale a disco della stazione di Rimini e per l'applicazione al medesimo di apparecchi elettrici di controllo;

Proposta per l'applicazione di due apparecchi di controllo a correnti invertite al disco verso Barletta in stazione di Cerignola, della ferrovia Bologna-Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 77,615 per provvedere all'impianto del servizio d'acqua nella nuova stazione di Bastia, lungo la ferrovia da Savona a Bra;

L. 26,000 per la costruzione di una galleria artificiale fra i km. 113.616 e 113.656, fra le stazioni di Ponte San Cono e di Romagnano, nella linea Eboli-Metaponto;

L. 5100 per provvedere alla separazione del servizio merci a grande velocità in arrivi e partenze alla stazione di Livorno S. Marco;

L. 5000 per riparare i guasti prodotti dalle infiltrazioni d'acqua nelle terrazze adiacenti al cavalcavia in stazione di Chiavari nella linea Genova-Pisa;

Progetto dei lavori riguardanti il trasferimento dei trasporti a domicilio delle merci a grande velocità dalla tettoia esterna dell'uscita passeggieri e dallo stazionamento delle vetture alla tettoia merci a grande velocità nella stazione di Genova P. P.

Proposta di esecuzione di lavori richiesti dal Municipio di Genova, per motivi d'igiene, nelle latrine della stazione di Genova;

Proposta di ristabilire le comunicazioni di fondi privati, di proprietà Bombini Giuseppe, state interrotte in dipendenza della costruzione della ferrovia da Sibari a Cosenza.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 21,380, per sistemazione della trincea fra i chilometri 0.855 e 1.415 della linea Caianello-Roccaravindola;

L. 6950, per consolidamento dell'argine ferroviarie all'estremo Novi nella stazione di Ronco-Scrivia;

L. 4500, per risanamento della massicciata alla trincea d'ingresso della stazione di Cianche (linea Avellino-Benevento);

L. 2400 per la sistemazione degli scoli dell'acqua dei piazzali della stazione presso il sottovia di Santa Bibbiana (Roma-Termini).

L. 10,800, per la costruzione di una casa cantoniera al chilometro 129.800 fra Balvano e Bellamuro;

L. 12,000, per impianto di due colonne idrauliche in stazione di Avellino.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (14 ottobre, ore 10 antimerid.). — *Appalto ad unico incanto* * per la fornitura di segnali, ecc.. per varie stazioni della linea Faenza-Firenze.

Rete Mediterranea — (15 ottobre, ore 10 ant.). — Per costruzione di una casa cantoniera al km. 129,800 fra Balvano e Bellamuro. Importo L. 10,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Gasti Carlo di Cengio l'appalto per la costruzione di argini a difesa del Rio Pra Sottano presso la stazione telegrafica di Ferrania, col ribasso del 20.50 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Bavona Giovanni di Montepescali l'appalto pel consolidamento trincee di Casamaggiore, Bengode, Finerri ed Avanelle fra S. Giovanni d'Asso ed Asciano, col ribasso del 22.75 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta De Rosa Ferdinando di Napoli l'appalto per la costruzione di una galleria artificiale fra Balvano e Bellamuro col ribasso del 24 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Società nazionale delle Officine di Savigliano la fornitura di N. 15 carri serbatoi per trasporto di vino a due assi, con freno della portata di 12 tonnellate al prezzo di L. 5100 e senza freno a L. 4750;

Alla Ditta Larini-Nathan e C. di Milano, per n. 8 botti per trasporti di vino e di uve pigiate, al prezzo di L. 1465 caduna;

Alla Ditta Bochumer-Verein, per n. 30 assi montati con ruote a disco pieno del peso approssimativo di chilogr. 1140 caduno al prezzo di L. 24.50 al quintale, consegna a Pino, escluso il dazio;

Alla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per n. 60 molle di spensione a balestra, del peso approssimativo di chilogrammi 6100 e di n. 75 molle a bovolo, del peso approssimativo di chilogr. 1400, al prezzo di L. 46.50 al quintale.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 7 ottobre*). — Con la Ditta Felice Grondona e C. di Milano, per fornitura di n. 10 carrozze di 1ª classe;

Con la Ditta Bochumer-Verein für Bergbau und Gusstahl fabrikation di Bochum, per fornitura di 124 paia di ruote a disco pieno;

Con la Società nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di n. 8 carrozze di 2ª classe;

Con la Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano, per fornitura di n. 8 carrozze di 2ª classe;

Con la Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena, per appalto lavori di consolidamento della linea Genova-Ventimiglia in corrispondenza a viadotti di legno presso la stazione di Cornigliano;

Con la Ditta Papa Francesco di Sarzana, per appalto lavori di sistemazione della frana a monte della stazione di Spezia e ricostruzione diuna tratta di muraglione al piede;

Con l'Impresa Industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli, per fornitura di 24 carri coperti a due assi per trasporto di derrate alimentari;

Con la Ditta fratelli Diatto di Torino, per la fornitura di 12 carrozze di 3ª classe a 2 assi con 4 compartimenti ed una ritirata, munite di freno a vite, di freno Westinghouse, con segnalamento d'allarme, illuminazione a gaz e riscaldamento a vapore.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Bologna (11 ottobre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere da eseguirsi per la sistemazione della Montagnola e per la costruzione di gradinate e di un portico a destra ed a capo di via Indipendenza. Importo presunto L. 300,000. Cauz provv. L. 40,000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Taranto (12 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del 2° e 3° piano dell'edificio detto Orfanotrofio. Imp. L. 471,387.16. Cauz. provv. L. 30,000. Cauz. def. L. 50,000. Fatali 27 ottobre, ore ore 12 merid.

Amministrazione provinciale di Ancona (17 ottobre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di serie, sussidiata dallo Stato, detta della Scheggia, per metri 6730 dall'abitato di Gaville a 700 metri, fino al confine della Provincia Umbra, aggiudicato provvisoriamente al signor Armezzani Ludovico col ribasso del 15 80 0[0 su lire 223,466.80 (V. n. 36 e 39).

Consorzio stradale di Val Macra — Cuneo — (18 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada da Prazzo ad Acceglio. Imp. ridotto L. 143,121.58 (V. n. 33, 38).

Comune di Artena — Roma — (18 ottobre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione del cimitero comunale. Importo L. 22,722.44 Fatali 2 novembre, ore 12 merid. (V. n. 39).

Municipio di Lercara — Palermo — (18 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e forniture necessarie alla costruzione dell'edificio scolastico. Importo ridotto del 3.10 0[0 su L. 105,035.14 (V. n. 39).

Municipio di Magliano Sabino — Perugia — (18 ottobre). — Appalto a licitazione privata dei lavori di costruzione della condottura esterna e del serbatoio dell'acqua potabile per la città di Magliano, da sollevarsi con macchina idraulica. Importo L. 112,000. Cauz. provv. L. 7000. Cauz. def. il decimo.

Intendenza di Finanza — Milano — (20 ottobre, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ristauro dell'edificio della Dogana unica. Importo L. 17,490.

Prefettura di Foggia (22 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di una banchina in terra, con difesa in sasso e muratura attorno all'abitato di Lesma. Importo ridotto L. 53,400 (V. n. 39).

Genio Militare di Alessandria (24 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione del fabbricato ex-cascina Poggio, nel Borgo Ronzone in Casale Monferrato, a Caserma per una Brigata del treno, della forza di due Compagnie. Importo L. 50,000. Cauz. L. 5000. Lavori compiuti in 120 giorni.

Municipio di Alassio — Genova — (24 ottobre, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto della costruzione della strada attraversante la piazza Andrea Doria, che dalla traversa provinciale mette al mare. Importo L. 15,006.04. Cauz. provv. L. 750. Cauz. def. L. 1500. Fatali 8 novembre, ore 12 merid.

Municipio di Casteltermini — Girgenti — (31 ottobre ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della fognatura generale per Casteltermini. Importo L. 83,100. Cauzione provv. L. 8310. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Foligno (12 ottobre, ore 10 ant., 1° asta). — Fornitura di **tubi** in ghisa per la condottura dell'acqua bianca. Importo L. 44,749.30. Fatali 21 ottobre, ore 12 merid.

Direzione Torpedini e materiale elettrico — Spezia — (14 ottobre, ore 11 ant., definitiva). — Fornitura di **ferro** finissimo in verghe tonde, quadre, ecc., diviso in tre lotti: 1° lotto, importo ridotto L. 18,229; 2° lotto, importo L. 1847.94; 3° lotto, importo L. 6972.07 (V. n. 31).

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (19 ottobre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 6550 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.40. Cauz. L. 262. Consegna a giorni 50.

Arsenale di Costruzione — Torino — (22 ottobre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 7020 d'**acciaio** dolce in lamiera a L. 0.35. Cauz. L. 246. Consegna a giorni 30.

— (24 ottobre, idem). — Fornitura di kg. 10,000 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 350. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Ottobre 1	8bre 8
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 673	671
»	» Mediterranee		» 556	553
»	» Sicule		» 615	615
»	» Sarde (preferenza)		» 280	280
»	» Palermo-Marsala-Trapani		» 320	320
»	» Gottardo		» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 547.50	547.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 281	281
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 317	310.50
»	»	» 2ª emiss.	» 300.50	300.50
»	»	Centrale Toscana	» 519	519
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 444.50	444.50
»	»	Meridionali	» 308	301.75
»	»	Sarde, serie *A*.	» 309	304.50
»	»	» serie *B*.	» 304.50	305
»	»	» 1879	» 303.50	298.50
»	»	Pontebba	» 463.50	463.50
»	»	Nord-Milano	» 260	260
»	»	Meridionali Austriache	» 325	329
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.80	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie secondarie della Sardegna. — Pagamento della cedola N. 9 delle azioni in circolazione quale 1° riparto dividendo 1892 in L. 6.25 per azione.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 21 al 30 Settembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4194	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,533,163 35	1,466,505 51	+ 66,657 84	68,481 75	98,695 95	— 30,214 20
Bagagli e cani	64,778 43	62,301 86	+ 2,476 57	1,463 95	3 228 40	— 1,764 45
Merci a G.V. e P.V. acc.	447,482 41	364,535 62	+ 82,946 79	13,269 65	23,099 45	— 9,829 80
Merci a P. V.	1,711,985 54	1,573,571 68	+ 188,413 86	62,067 32	123,800 92	— 61,733 60
TOTALE	3,757,409 73	3,466,914 67	+ 290,495 06	145,282 67	248,824 72	— 103,542 05
Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Settembre 1892.*						
Viaggiatori	13,657,485 92	12,977,783 29	+ 679,702 63	529,459 01	910,121 43	— 380,662 42
Bagagli e cani	553,239 35	527,421 95	+ 25,817 40	12,848 13	30,235 68	— 17,387 55
Merci a G. V. e P.V. acc.	2,720,984 34	2,652,153 07	+ 68,831 27	86,983 40	163,576 47	— 76,593 07
Merci a P. V.	13,747,158 38	12,730,538 25	+1,016,620 13	513,559 61	1,064,591 48	— 551,031 87
TOTALE	30,678,867 99	28,887,896 56	+1,790,971 43	1,142,850 15	2,168,525 06	—1,025,674 91
Prodotto per chilometro						
della decade	896 54	834 80	+ 61 74	160 18	376 44	— 216 26
riassuntivo	7,320 18	6,955 91	+ 364 27	1,260 03	3,280 67	— 2,020 64

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	Totale	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	1.250.838 33	49.606 08	538.863 45	1.374.189 76	20.492 79	3.233.490 41	4.226 00
1891	1.144.274 70	49.088 87	522.383 71	1.348.605 86	17.351 40	3.081.704 54	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 106.063 63	+ 517 21	+ 16.479 74	+ 25.583 90	+ 3.141 39	+ 151.785 87	+ 22 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	25.629.534 96	1.203.363 78	7.996.996 82	32.688.376 53	368.772 52	67.887.044 61	4.226 00
1891	26.586.675 31	1.202.941 21	8.084.308 02	32.399.306 72	362.052 65	68.635.283 91	4.204 00
Differenze nel 1892	— 957.140 35	+ 422 57	— 87.311 20	+ 289.069 81	+ 6.719 87	— 748.239 30	+ 22 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	85.244 67	2.387 92	28.613 17	117.589 94	6.066 81	239.902 51	1.145 88
1891	82.460 30	2.162 93	24.609 73	102.621 59	967 03	212.821 58	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2.784 37	+ 224 99	+ 4.003 44	+ 14.968 35	+ 5,099 78	+ 27.080 93	+ 128 37
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	1.583.415 70	38.359 22	460.781 58	2.466.052 88	64.706 62	4.613.315 50	1.022 90
1891	1.630.702 32	40.213 12	456.532 83	2.490.847 69	59.972 60	4.678.268 56	999 36
Differenze nel 1892	— 47.286 62	— 1.853 90	+ 4.248 75	— 24.795 81	+ 4.734 02	— 64 953 06	+ 23 54

Il 18 Settenbre aperto il tronco **Solmona-Cansano** di Chilometri 25.568.

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	646 59	630 95	+ 15 64
riassuntivo	13.812 49	14.089 66	— 277 17

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	8.844 30	6.647 90	+ 1.696 40	110.950 85	111.040 40	— 89 55
Merci	670 30	862 73	— 192 43	19.463 45	20.855 91	— 1.392 46
Prodotti indiretti	813 70	» »	+ 813 70	6 879 20	6.763 44	+ 115 76
Totali	9.828 30	7.510 63	+ 1.817 67	137.293 50	138.659 75	— 1.366 25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	104,689 00	2,589 00	14,907 00	115,937 00	298 00	238,420 00	609 00	391 00	1892 . . . L. 238,420 00
1891	99,710 00	1,848 00	11,889 00	123,408 00	971 00	237,826 00	609 00	390 00	1890 . . . » 229,813 00
Differenza nel 1892	+ 4,979 00	+ 741 00	+ 3,018 00	— 7,471 00	— 673 00	+ 594 00	»	+ 1 00	*Differ.* in +/— + 8,607 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1892					
1892	821,956 00	17,699 00	107,080 00	887,755 00	7,360 00	1,841,850 00	609 00	3,024 00	1892. . . L. 1,841,850 00
1891	807,041 00	15,433 00	100,160 00	894,486 00	7,794 00	1,824,914 00	609 00	2,997 00	1890. . . » 1,810,186 00
Differenza nel 1892	+ 14,915 00	+ 2,266 00	+ 6,920 00	— 6,731 00	— 434 00	+ 16,936 00	»	+ 27 00	*Differ.* in +/— + 31,664 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	23,624 00	26 00	1,656 00	7,536 00	11 00	32,853 00	247 00	133 00	1892 . . . L. 32,853 00
1891	16,462 00	131 00	940 00	4,883 00	37 00	22,453 00	178 00	126 00	1890 . . . » 18,931 00
Differenza nel 1892	+ 7,162 00	— 105 00	+ 716 00	+ 2,653 00	— 26 00	+ 10,400 00	+ 69 00	+ 7 00	*Differ.* in +/— + 13,922 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1892					
1892	181,937 00	2,195 00	12,018 00	44,749 00	757 00	241,656 00	224 00	1,079 00	1892 . . . L. 241,656 00
1891	138,735 00	1,231 00	8,220 00	34,057 00	966 00	183,209 00	147 00	1,246 00	1890 . . . » 137,108 00
Differenza nel 1892	+ 43,202 00	+ 964 00	+ 3,798 00	+ 10,692 00	— 209 00	+ 58,447 00	+ 77 00	— 167 00	*Differ.* in +/— + 104,548 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	118 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 80	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 40 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train 1a cl.	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.		7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 15 Ottobre 1892. NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° settembre 1892 (*).

I. — LINEA LECCO-COLICO.

Tronco Lecco-Bellano. — Ultimato ed in esercizio dal 1° luglio 1892.

Tronco Bellano-Colico. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo mc. 29,300, in iscavo mc. 28,960. Totale mc. 58,260. Parte da eseguirsi: in rialzo mc. 138,660, in iscavo mc. 720.90. Totale mc. 269,010. Il lavoro fatto corrisponde a 20|100 del totale.

Opere d'arte: Sono in numero di 54, fra cui sette viadotti. Sono in corso di costruzione 13 ponticelli e 6 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a circa 70|100 del totale.

Gallerie: Delle 8 gallerie comprese nel tronco, sono in corso di costruzione la Bellano, Molini d'oro, Dervio, Corenno, Caravina e Piona. Lo sviluppo totale delle gallerie è di m. 5329, di cui sono fatti:

Scavo in piccola sezione . .	ml.	703
» in grande » . .	»	263
» in strozzo	»	188
Rivestimento in calotta . . .	»	131
» piedritti . . .	»	20

Il lavoro corrisponde a 3|100 del totale.

Case cantoniere: Sono comprese nel tronco n. 12 case cantoniere, delle quali 9 sono in costruzione, ed il lavoro fatto corrisponde a 38|100 del quantitativo totale.

Stazioni e fermate: La fermata di Dorio ha fondato il fabbricato viaggiatori ed in corso di fondazione il cesso. Nulla è ancora stato fatto riguardo alla stazione di Dervio ed alla fermata di Piona. Il lavoro fatto corrisponde a 3|100 del totale.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — Il tronco è ultimato ed aperto all'esercizio fino dal giorno 10 agosto.

Tronco Rionero-Potenza. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo mc. 17,800, in iscavo mc. 24,600. Totale mc. 42,400. Parte da eseguirsi: in rialzo mc. 336,200, in iscavo mc. 590,400. Totale mc. 969,000.

Opere d'arte: L'intero tronco comprende n. 132 opere, di cui n. 22 viadotti. Le opere in costruzione sono soltanto quelle comprese nei lotti 17 e 18, e consistono in n. 4 viadotti ed un ponticello. Il lavoro fatto corrisponde a circa 8|100 del totale.

Gallerie: Le gallerie sono in numero di 11, ed hanno lo sviluppo di ml. 9401. Una di queste, quella della Giardiniera, di ml. 203, è ultimata; e quella grande, per la traversata dell'Appennino, trovasi in corso di costruzione con il seguente lavoro eseguito, cioè:

Scavo in piccola sezione . .	ml.	961
» in grande » . .	»	905
» in strozzo	»	795
Muratura in calotta	»	863
» piedritti	»	742
Arco rovescio	»	682

In questa galleria si lavora ormai da 6 attacchi, essendosi penetrati in calotta coi pozzi 1 e 2. Il terzo pozzo è scavato e rivestito per ml. 49, per cui ne mancano ancora ml. 27.

Il lavoro fatto corrisponde a 10|100 del quantitativo totale della galleria.

Case cantoniere: Le case cantoniere sono in numero di 42. Di queste sono in costruzione e pressochè ultimate le 6 comprese nei lotti 17 e 18. Il lavoro fatto corrisponde a 14|100 del totale.

Stazioni e fermate: Sono in corso di costruzione le stazioni di Acerenza e di Avigliano. La stazione di Acerenza ha il fabbricato viaggiatori ultimato, meno i pavimenti e le serramenta; il cesso ultimato meno i finimenti; il piano caricatore ultimato, meno parte del riempimento. La stazione di Avigliano ha il fabbricato viaggiatori ed il cesso colle fondazioni eseguite, ed il piano caricatore mancante solo del riempimento interno. Le altre stazioni o fermate di Forenza, Castello, Lagopesole, Pietragalla e Potenza Superiore sono ancora da incominciare. Il lavoro fatto corrisponde a 5|100 del totale.

Armamento: Sono in opera ml. 442 di massicciata pel primo strato.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° agosto 1892*, nel n. 38.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

Ultimata ed aperta al pubblico esercizio il 1° agosto.

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Canzano. — Ultimato ed aperto al pubblico esercizio il 18 settembre 1892.

Tronco Canzano-Isernia. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rilevato mc. 15,700, in iscavo mc. 65,300. Totale mc. 81,000. Parte da eseguirsi: in rilevato mc. 605,300, in iscavo mc. 785,700. Totale mc. 1,472,000. Il lavoro fatto corrisponde a 6|100 del totale.

Opere d'arte: Le opere d'arte sono in numero di 312, fra le quali n. 39 viadotti. Le opere in corso sono quelle comprese nei lotti 13 e 14, 15 e 16, 17 e 18 e nel tratto in economia, e consistono in 15 ponticelli e 5 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a 1|100 del quantitativo totale.

Gallerie: Le gallerie sono in numero di 36, del complessivo sviluppo di ml. 19,573. Sono in corso di esecuzione quelle denominate Dirupo, Maiella, Inghiottitore e Montepagano. Il lavoro eseguito è il seguente:

Scavo in piccola sezione	ml.	3284
» in grande »	»	3020
» in strozzo	»	2706
Muratura in calotta	»	2953
» piedritti	»	2581
Arco rovescio	»	918

Il lavoro fatto corrisponde a 15|100 del totale.

Case cantoniere: Le case cantoniere sono in numero di 97, di cui 11 sono parte ultimate e parte in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 9|100 del totale.

Stazioni e fermate: Trovansi in corso di costruzione le stazioni di Campo di Giove, Palena e S. Pietro Avellana. Nella stazione di Campo di Giove il fabbricato viaggiatori ha le murature eseguite sino allo zoccolo; il cesso ed il rifornitore con gli scavi di fondazione pronti per ricevere le murature. Nella stazione di Palena è in corso di esecuzione il fabbricato per alloggio del personale. Nella stazione di San Pietro Avellana, il fabbricato viaggiatori ha le murature al piano della risega. Nulla è ancor stato fatto per le stazioni di Revisondoli, Pescocostanzo-Roccaraso-Sant'Ilario, Alfedena-Scontrone, Montenero-Valcocchiara-Castel di Sangro, Pagliarone Cerreto, Carovilli, Pescolanciano, Sessano, Civitanova, Carpinone e Pettoranello.

Opere di consolidamento e diverse: Due opere di consolidamento in corso: una è ultimata e l'altra eseguita per metà. Proseguono alacremente i lavori della strada di servizio con trazione meccanica, parte a dentiera e parte a rotaie libere.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

Proseguono le operazioni di esproprio e di tracciamento.

APPUNTI SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE DEL 1885

(*Continuazione — V. Numeri 39 a 41*).

Le disillusioni cagionate dalle Convenzioni del 1885 provengono da due fattori.

Il *primo* assolutamente *tecnico*, ossia nel non essersi saputo calcolare esattamente nel 1884 la spesa occorrente per mettere in istato normale di esercizio le linee consegnate alle Società esercenti. Spesa che per ogni Società è indicata negli *Allegati B* ai contratti di cui si è già ripetutamente fatto cenno precedentemente.

Il secondo, d'indole *morale*, cioè di aver fatto troppo a fidanza nel 1884 e 1885 sulle forze economiche del nostro paese, ritenendo *assicurato* un aumento sempre crescente del prodotto delle nostre ferrovie. E quindi anche *assicurati* i proventi che avrebbero dovuto costituire la prosperità delle *Casse per gli aumenti patrimoniali.*

Allorquando si discussero i contratti delle tre nuove Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, il Governo fece esaminare dalle rispettive Amministrazioni dell'Alta-Italia, Romane, Calabro-Sicule e Meridionali, tutte le linee ferroviarie che dovevano poi essere consegnate alle Società esercenti e rilevare in ognuna di esse quanto occorreva per metterle, diremo così, in assetto di combattimento; ossia in uno stato normale di buon esercizio ferroviario. Da questi studi nacquero i famosi *Allegati B* accettati dalle *nuove* Società ed i quali non sono altro che dei semplici elenchi dei *titoli* delle opere (o provviste) con l'indicazione a fianco dei relativi importi presunti.

Bisogna ritenere che quei preventivi, con i quali lo Stato assunse a suo carico circa 144 milioni di spese, complessivamente fra le tre reti, erano sbagliati. Ed invero, nel mentre sinora non si è eseguito che una parte soltanto dei lavori (o delle provviste) contemplati negli Allegati *B*, già tutti i 144 milioni sono stati assorbiti (1).

Debbonsi eseguire tutti i lavori contemplati negli Allegati B? A carico di chi? Con quali mezzi?

Ecco quali sono le incognite della gravissima quistione che tuttora sonnecchia apparentemente, ma che ciononostante esige imperiosamente una pronta soluzione.

È notisi che il problema non è di quelli che si risolvono con delle chiacchiere, attesochè si tratta di linee con rotaie e traversine riconosciute già ***in cattivo stato*** sin dal 1884, e sulle quali nonpertanto continuano a correre dei treni, di linee senza massicciata sufficiente, ossia con le traversine esposte a tutte le intemperie, e quindi già logore nel mentre avrebbero dovuto ancora servire molti anni, di Officine o senza tetti o con tettoie sfondate, nelle quali la mano d'opera costa un terzo di più del normale a cagione delle interruzioni di lavoro dovute alla pioggia; e così di tante altre cose che nel loro insieme rappresentano la ***possibilità*** di un vero ***esercizio industriale.***

In quanto alle deficienze delle *Casse per gli aumenti patrimoniali*, desse provengono invece in gran parte dal mancato aumento del traffico oltre i cosidetti ***prodotti iniziali*** (2) delle tre reti (3).

(1) Questo errore nella valutazione dei bisogni urgenti delle singole linee va attribuito, a dire il vero, molto più alle Amministrazioni *preesistenti* (Alta Italia, Romane, Calabro-Sicule e Meridionali) che ne proposero la indicazione e le cifre relative, che al Governo che ne accettò integralmente quelle conclusioni. Ed anzi il solo torto del Ministero fu di non badare al fatto che, specialmente le Amministrazioni *governative* dell'Alta Italia e delle Romane non potevano, (*senza cadere in contraddizione con le loro precedenti Relazioni*), *indicare delle cifre grosse*, perchè a quell'epoca non si erano ancora reso conto dello stato di abbandono in cui erano cadute quelle linee nell'ultimo periodo di esercizio per conto dello Stato. Sul proposito è equo anche rilevare come il ministro Genala, preoccupandosi a ragione delle lagnanze del commercio per la deficienza dei veicoli, aggiunse di *motu proprio* ed all'infuori dei contratti (art. 2 della legge 27 aprile 1885) *quindici milioni* per l'acquisto di materiale mobile nel primo biennio di esercizio delle nuove Società.

Oltre a che è da rilevare che le deficienze degli Allegati *B* provengono in parte dal fatto che desse furono amministrate senza un *programma* determinato della *maggiore o minore urgenza* delle opere. E finalmente che talune opere che nel 1884-85 si ritenevano dover essere *soltanto iniziate* con i fondi degli Allegati *B*, come ad esempio la stazione di Trastevere, le officine di Torino, ecc., ecc., furono invece spinte avanti con un *lusso di lavori* che avrebbe dovuto essere od omesso addirittura o rimandato a tempi migliori.

Per dare un esempio sulla sproporzione fra le cifre degli Allegati *B* e le spese effettivamente fatte dal 1885 ad ora senza nemmeno essere giunti a mettere tutto in ordine, si può citare il capitolo *Rifacimento in acciaio ed altre migliorie dell'armamento*, pel quale si era previsto una spesa di 18 milioni, nel mentre si sono sinora autorizzati dall'Ispettorato dei lavori per un importo di 36 milioni. Così pure per il *Risanamento e completamento della massicciata* furono previsti sei milioni e mezzo, e sinora ne furono spesi oltre 11.

(2) 112 milioni di prodotto lordo annuo per la Mediterranea, 100 milioni per l'Adriatica ed 8 milioni e mezzo per la Sicula. Sempre beninteso per le sole linee costituenti le reti principali al 1° luglio 1885.

(3) Si potrebbe qui notare che non essendosi verificati i prodotti *ultra-iniziali* che si speravano, mancano anche le ragioni essenziali di fare spese per aumenti d'impianti. Ma questo ragionamento non sta interamente, attesochè è appunto con le migliorie introdotte nei vari servizi che si promuovono entro certi limiti i traffici.

Ed infatti sino a tanto che i prodotti lordi annuali non oltrepassano i sopradetti *prodotti iniziali*, ben poco relativamente ricevono le Casse per gli aumenti patrimoniali; nel mentre invece, oltrepassandosi quei limiti, le dette Casse sono largamente provvedute. Oltre a che con dei prodotti *ultra iniziali*, le percentuali in favore delle Società diminuiscono, quelle in favore del Governo aumentano, e si provvede anche alla riduzione delle tariffe ed agli Istituti di previdenza pel personale.

In altri termini, il regolare funzionamento del meccanismo, non già delle Convenzioni, ma bensì invece delle Casse patrimoniali, era basato specialmente su questi progressivi aumenti del traffico che tutti indistintamente ritenevano sicuri nel 1884 e 1885. Mancato quindi quest'aumento quasi interamente, l'organamento ferroviario del 1885 è diventato zoppicante e le Casse per gli aumenti patrimoniali sono rimaste pressochè vuote.

Or bene, siccome scopo precipuo delle dette *Casse patrimoniali* è appunto quello di permettere l'esecuzione di tutti quei lavori (nuovi, di rifacimento o di risanamento) riconosciuti necessari per lo sviluppo del traffico e quindi per l'aumento del valore del patrimonio dello Stato, può affermarsi che il mancato aumento naturale dei traffici ci ha condotti in un circolo vizioso, dal quale non si sortirà che mercè modificazioni ai contratti primitivi di esercizio.

Infatti, nel mentre è da tutti riconosciuto che soltanto un sensibile aumento nei prodotti delle nostre ferrovie potrebbe rimettere in carreggiata Governo e Società, e giovare anche al pubblico con i corrispondenti ribassi di tariffe, mancano precisamente i fondi che erano stati riconosciuti necessari non soltanto per lo svolgimento di quel traffico che costituirebbe la nostra salvezza, ma ben anche per il mantenimento delle linee in buono stato.

Oltre questi due gravi argomenti delle deficienze degli Allegati *B* e delle *Casse patrimoniali*, ve ne sono altri di minor rilievo, ma al certo però interessanti per chi si preoccupa delle finanze dello Stato.

Fra queste questioni ne citeremo una sola, la quale, abbenchè non riguardi per così dire le tre Società esercenti, può però dirsi un'appendice delle Convenzioni del 1885. È dessa è quella che riflette gl'impegni (*se non altro morali*) presi dallo Stato con le leggi di pensione e di soccorso in favore degli impiegati ferroviari, che trovansi *ora* alla dipendenza delle tre Società esercenti.

Il Ministero del 1885 si preoccupò giustamente, ed anzi con grande amore, della sorte degl'impiegati ferroviari, ed impose alle Società esercenti l'obbligo di concorrere in larga misura alle Casse pensioni e di soccorso già istituite precedentemente. Pur tuttavia, sin da quell'epoca si era ventilato in modo vago, che forse per assicurare il regolare funzionamento delle Casse pensioni ferroviarie, mancavano circa 20 milioni alle Casse delle quattro reti: Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, che poi furono distribuite fra le tre nuove Società esercenti.

A questa deficienza, intravveduta nel 1884 e riconosciutasi successivamente ammontare a circa 28 milioni, si credette provvedere in modo efficace con un prelevamento del 2 per cento sui prodotti lordi delle ferrovie, *oltre però quelli iniziali* (1). Senonchè questi prodotti *ultra-iniziali*, comparsi timidamente negli esercizi 1887-88 e 1888-89, non si sono mai pressochè più veduti. E da calcoli recentemente stabiliti sembrerebbe risultare che al 1° gennaio 1890 il *deficit* delle *Casse pensioni* ascendeva a lire 32,236,600, e quello delle Casse soccorso a circa lire 5,800,000 (2). E trattandosi di Casse destinate a provvedere, fra le altre cose, al pane della vecchiaia ad oltre novantamila impiegati ferroviari, è indiscutibile che, prima o dopo, bisognerà provvedere al riguardo.

In conclusione, fra le deficienze degli Allegati *B* e delle *Casse patrimoniali* per le quali non si sono indicate cifre perchè vi sono divergenze su di esse fra il Governo e le Società, e quelle delle *Casse di previdenza*, occorrono varie *centinaia di milioni*.

I rimedi a questi mali sono vari, ma i primi che si affacciano naturalmente alla mente sono due.

Dal momento infatti che il sistema ferroviario (3) ora esistente non funziona regolarmente *unicamente per una causa da tutti impreveduta* allorquando nel 1885 si conchiusero le Convenzioni, ossia a cagione del mancato progressivo aumento del traffico, bisogna logicamente sciogliere quei contratti fatti in buona fede da ambo le parti, ma riusciti *sinora* pressochè in perdita per tutti. Dovremo quindi deciderci od al *riscatto*, per parte dello Stato, di tutti gli averi e dritti delle tre Società esercenti ed all'esercizio governativo su larghissima base; od alla *vendita* delle ferrovie alle Società esercenti.

Non può prescindersi però dal fatto che in questo momento il paese ha bisogno della massima calma e tranquillità per ristabilire, più ancora che il suo bilancio, il credito dello Stato. Sarebbe quindi al certo una grave imprudenza imbarcarsi di nuovo, con questi chiari di luna, in una discussione parlamentare, irritantissima per molti e di esito incerto, sulla preferenza da dare od all'esercizio governativo, od a quello privato (4). (*Continua*).

Inoltre è da notarsi che anche senza i prodotti ultra-iniziali le casse patrimoniali godono di alcuni proventi. Prova ne sia che con le casse delle reti Adriatica e Mediterranea si è potuto eseguire una prima emissione di obbligazioni per 30 milioni di lire (i quali sono stati impiegati in acquisti di materiale mobile) mettendo a carico delle dette casse le quote d'interessi ed ammortamenti delle obbligazioni in quistione.

Altro fatto *notevolissimo perchè dimostra che se talune previsioni del 1884-85 non si verificarono, ciò non proviene da mancanza di preveggenza del Ministero di allora*, è che con la *Legge del 30 dicembre 1888* è stata addossata alle casse della Mediterranea e dell'Adriatica grandissima parte di una spesa di ben *ottantaquattro milioni* per lavori e provviste *d'interesse esclusivamente militare*, nel mentre si autorizzava il Tesoro ad anticipare annualmente al conto interessi delle dette casse una somma di sole lire 2,200,000; cioè *assai meno della metà* di quanto sarebbe stato necessario per pagare l'interesse e l'ammortamento dei titoli emessi per procurarsi gli 84 milioni in quistione.

Se si considerano adunque tutti questi fatti, e più ancora che nel 1884 85 non era assolutamente prevedibile la crisi generale che in questi ultimi anni ha travagliato così crudelmente il nostro paese, non è al certo da stupirsi se tutte le previsioni di allora non si sono verificate.

(1) Questo 2 per cento sui prodotti ultra-iniziali fu in realtà una *donazione dello Stato*, come risulta dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro Genala nella tornata della Camera del 30 gennaio 1885. In altri termini, siccome dagli studi fatti sino a quell'epoca e non tutti concordi come conchiusioni fra loro, sembrava doversi temere un futuro *deficit* nelle casse pel personale, il Governo volle venire in soccorso di quelle Casse, rinunziando in loro favore a questo 2 per cento sui prodotti lordi.

Per alimentare in parte le dette Casse si è anche provveduto con la istituzione dei *biglietti d'ingresso nelle stazioni*, i quali per altro darebbero *un provento assai maggiore qualora se ne riducesse sensibilmente il costo*.

(2) Questi 38 milioni di *deficit* fra le due Casse sono diventati ora una quarantina di milioni all'incirca, dai quali però bisogna dedurre una determinata quota a carico della Società delle ferrovie Meridionali, la quale è tenuta a reintegrare il capitale riconosciuto deficiente delle sue casse al 1° luglio 1885 per le linee di sua proprietà.

(3) Non è superfluo ripetere qui che in realtà non è l'organamento ferroviario che non funziona, ma bensì *la istituzione delle Casse*, la quale si è trovata di fronte a difficoltà insuperabili, dovute non soltanto all'arresto nello sviluppo dei prodotti, ma benanche alle altre cause, delle quali si è fatto cenno.

(4) Non è certo qui il caso di discutere di *esercizio privato* e di *esercizio governativo* (ambo i sistemi presentando vantaggi e difetti già discussi centinaia di volte); ma a chi suppone che se le ferrovie fossero nelle mani dello Stato le tariffe sarebbero ribassate, si può notare che le Regie Poste sono state amministrate in Italia quasi sempre *con criteri esclusivamente fiscali;* e prova ne sia la *esorbitantissima* tassa di 20 cent. per le lettere, la quale è gravosissima specialmente per la gente poco agiata. Sola eccezione anzi a questo fiscalismo è stata sinora la legge 30 giugno 1890, con la quale l'on. Lacava, allora Ministro delle Poste e Telegrafi, iniziò, nonostante le difficoltà del bilancio, una serie di provvedimenti d'indole liberale ed industriale, che pur troppo non hanno avuto seguito dopo la caduta del Ministero Crispi.

I TELEGRAFI NELL'ESERCIZIO 1891-92

Da una recentissima pubblicazione del Ministero delle Poste e dei Telegrafi riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti l'esercizio 1891-92 in confronto all'esercizio 1890 91, e cioè:

I. *Specchio dei prodotti telegrafici e telefonici nell'esercizio 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91.*

II. *Movimento della corrispondenza telegrafica nell'esercizio 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91.*

III. *Movimento della corrispondenza negli Uffici telegrafici italiani del Mar Rosso (Assab e Massaua) nel 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91.*

I. — Specchio dei prodotti telegrafici e telefonici nell'esercizio 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91.

OGGETTO DEI PRODOTTI	Da luglio 1891 a tutto giugno 1892	Da luglio 1890 a tutto giugno 1891	Differenza nell'esercizio 1891-92
Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.			
Incassi degli uffizi:			
per telegrammi privati spediti nell'interno dello Stato	8,239,108.98	8,369,090.83	— 129,981.85
id. id. all'estero	3,052,876.70	2,994,240.08	+ 58,636.62
id. governativi a pagamento immediato	627,131.00	780,013.39	— 152,882.39
id. id. a credito	1,457,291.70	1,407,012.30	+ 50,279.40
Telegrammi internazionali. Debiti di Amministrazioni estere	96,567.38	63,958.14	+ 32,609.24
Telegrammi diversi. Debiti di Amministraz. italiane di strade ferrate, tramvie, ecc.	630,121.85	624,471.50	+ 5,650.35
Concessioni telefoniche	206,762.62	206,545.13	+ 217.49
Contributo di diversi per ispese telegrafiche	570,727.86	702,796.62	— 132,068.76
Proventi vari	20,849.68	18,830.26	+ 2,019.42
Totali	14,901,437.77	15,166,958.25	— 265,520.48
Incassi dell'Amministrazione delle Poste.			
Per telegr. francati con francob. post. e spediti dagli uffizi ital.	238,502.50	215,763.99	+ 22,738.51
Totale generale	15,139,940.27	15,382,722.24	— 242,781.97
Incassi del Comando Superiore d'Africa.			
Per telegrammi spediti dagli uffizi di Assab e Massaua	59,452.55	66,250.40	— 6,797.85
Valore dei telegrammi governativi in franchigia	1,439,369.90	1,658,879.37	— 219,509.47

***

II. — Movimento della corrispondenza telegrafica nell'esercizio 1891-92 in confronto coll'esercizio 1890-91.

1. Il *numero degli Uffici* era nel 1891-92 di 2816, mentre nel 1890-91 era di 2748, perciò un aumento nel 1891-92 di 68.

2. Il *numero dei telegrammi spediti* fu nel 1891-92 di 8,335,892 e nel 1890-91 fu di 8,455,488, donde una diminuzione di 119,596, che fu prodotta dalla crisi commerciale e dalla circostanza che nel 1890-91 ebbe luogo una corrispondenza straordinaria per le elezioni generali politiche.

I telegrammi sono così classificati:

a) Telegrammi privati.

	All'interno	All'estero	Totale
1891-92 N.	6,757,690	698,501	7,456,191
1890-91 »	6,882,876	657,123	7,539,999
Diff. 1891-92	— 125,186	+ 41,378	— 83,808

b) Telegrammi governativi.

	A pagamento	A credito	In franchigia	Totale
1891-92 N.	254,011	245,518	86,607	586,136
1890-91 »	289,164	233,364	86,847	609,375
Diff. 1891-92	— 35,153	+ 12,154	— 240	— 23,239

c) Telegrammi di servizio.

	Telegrafico	Postale
1891-92 N.	231,057	62,508
1890-91 »	233,274	72,840
Diff. 1891-92 »	— 2,217	— 10,332

3. Circa il *numero dei telegrammi ricevuti*, si ha il seguente prospetto:

	Dall'interno	Dall'estero	Totale
1891-92 N.	9,954,278	793,328	10,747,606
1890-91 »	9,932,135	764,083	10,696,218
Diff. 1891-92	+ 22,143	+ 29,245	+ 51,388

4. Il *numero totale dei telegrammi spediti e ricevuti* fu: 19,083,498 nel 1891-92 e di 19,151,706 nel 1890-91; perciò si ha una diminuzione di 68,208.

5. Il *numero dei telegrammi transitati* si riassume:

	Dall'estero per l'estero	Da Amministraz. ferroviarie per l'estero o dall'estero
Esercizio 1891-92 N.	130,261	53,457
» 1890-91 »	142,061	49,592
Differenza nel 1891-92 »	— 11,800	+ 3,865

6. Il *numero dei telegrammi ripetuti* è il seguente:

	Numero dei ricevimenti	Numero delle trasmissioni
Esercizio 1891-92 N.	9,001,475	10,282,003
» 1890-91 »	9,178,052	10,373,846
Differenza nel 1891-92 »	— 176,577	— 91,843

7. Il *numero complessivo*, ossia il *lavoro totale* è di 38,550,694 telegrammi per l'esercizio 1891-1892 contro 38,895,257 nel 1890-91; perciò abbiamo una diminuzione totale di 344,563 nel 1891-92.

***

III. — Movimento della corrispondenza negli Uffici telegrafici italiani del Mar Rosso (Assab e Massaua) nel 1891-92 in confronto col 1890-91.

1. Il *numero dei telegrammi spediti* fu nel 1891-92 di 3,601 e nel 1890-91 fu di 5,509; donde una diminuzione di 1,908 nel 1891-92.

I telegrammi vengono così classificati:

a) Telegrammi privati.

	Tra i due Uffici	All'Italia	Ad altri Stati	Totale
1891-92 N.	409	1,089	1,404	2,902
1890-91 »	552	1,296	2,236	4,084
Diff. 1891-92	— 143	— 207	— 832	— 1,182

b) Telegrammi governativi.

		Tra i due Uffici	All'Italia	Ad altri Stati	Totale
1891-92	N.	305	291	48	644
1890-91	»	539	661	132	1,332
Diff. 1891-92		— 234	— 370	— 84	— 688

c) Telegrammi di servizio.

I telegrammi di servizio nel 1891-92 ascesero a 55, mentre nel 1890-91 a 93, per cui una diminuzione di 38.

2. Il *numero dei telegrammi ricevuti* viene dato dalle cifre seguenti:

			Dall'Italia	Da altri Stati	Totale
Esercizio	1891-92	N.	785	1,378	2,163
»	1890-91	»	1,300	1,952	3,252
Differenza nel	1891-92	»	— 515	— 574	— 1,089

3. Il *numero totale dei telegrammi ricevuti e spediti* è di 5,764 per l'esercizio 1891-92 e di 8,761 per l'esercizio 1890-91, da cui risulta una differenza in meno di 2,997 a favore del 1890-91.

ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLE OFFICINE FERROVIARIE DI TORINO

Presso le nuove grandi officine di Torino, appartenenti alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, si è testè ultimato e messo in funzione un importante impianto di illuminazione elettrica per servizio dei vari riparti che già sono stati colà trasportati dalle antiche officine di Porta Nuova e di Porta Susa.

In un unico ed ampio ambiente annesso al riparto della nuova torneria sono situate le motrici e le dinamo che servono a produrre la corrente elettrica necessaria pel funzionamento delle lampade di tutta l'officina; tali lampade sono in parte ad incandescenza ed in parte ad arco secondo la natura della luce richiesta nei differenti riparti.

Le motrici che azionano le dinamo sono in numero di due del tipo verticale celere, ognuna della forza di 80 cavalli.

Le dinamo sono in numero di cinque e servono ad alimentare le 1200 lampade ad incandescenza da 16 candele l'una e le 42 lampade ad arco che servono per l'illuminazione totale dell'officina.

Il sistema di lampade ad incandescenza venne adottato per la carrozzeria e per la torneria: il sistema di lampade ad arco venne adottato per i riparti dei calderai e del montaggio, pel riparto ruote e pei piazzali.

Nella carrozzeria le lampade ad incandescenza in numero di 650 sono fissate a lunghe aste formate da tubi in ferro sospese alle incavallature del fabbricato, e disposte negli spazi compresi fra i binari sui quali vengono depositati i veicoli in riparazione.

Si è preferita per l'illuminazione di questa sala il sistema di lampade ad incandescenza, visto che a parità di spesa esso permette una maggior suddivisione dei centri luminosi e la conseguente neutralizzazione delle forti ombre portate inevitabili in un locale chiuso occupato per la massima parte dai veicoli.

Anche nel locale della torneria l'illuminazione fu fatta con lampade ad incandescenza, meglio adattandosi questo sistema alle esigenze di questo riparto in cui devesi attendere a lavori minuti e di precisione.

La disposizione delle varie lampade è stata perciò studiata subordinatamente alla posizione delle singole macchine utensili: esse in numero di 550 sono per la più gran parte a sospensione flessibile, di modo che ciascun operaio può trasportarle a volontà nel punto più conveniente per la sorveglianza del pezzo in lavoro.

Nel riparto della lavorazione delle ruote, attiguo alla torneria, oltre alle lampade ad incandescenza annesse alle varie macchine-utensili, si hanno N. 4 lampade ad arco da 5 ampères per l'illuminazione generale dell'ambiente.

Similmente i grandi riparti dei calderai e della montatura delle locomotive sono stati illuminati con altre 28 lampade ad arco da 10 e da 11 ampères.

Per l'illuminazione dei piazzali esterni e dei binari di manovra furono installati alcuni fari costituiti da lampade ad arco da 11 ampères.

Tutto l'impianto è stato studiato ed eseguito in conformità ai più recenti perfezionamenti dell'industria elettrica, ed il suo funzionamento è riuscito sotto tutti i riguardi soddisfacente.

Tanto le motrici quanto le dinamo ed i vari apparecchi elettrici sono di costruzione nazionale, essendo le due motrici celeri da 80 cavalli state fornite dalla Ditta Tosi di Legnano e gli apparecchi elettrici dal Tecnomasio Italiano di Milano.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

CONGRESSO DI GENOVA, 3, 4, 5 OTTOBRE 1892.

Deliberazioni prese sulle questioni figuranti all'Ordine del giorno comunicato alle Società consociate con Circolare del 5 settembre 1892.

Questione 1ª. — *Fondazione di una Cassa-Pensione a favore del personale delle tramvie in Italia.*

L'Assemblea, plaudendo agli studi fatti dalla Commissione, ritiene che il miglior modo di provvedere al servizio della Cassa-Pensioni sia un contratto presso una Società di assicurazioni sulla vita.

La invita a concretare, coll'Istituto contraente, uno schema di contratto di assicurazione possibilmente individuale invece di collettivo, e tenendo conto, per quanto sarà possibile, delle raccomandazioni fatte nel corso della discussione e di quelle che potessero ancora venire inviate dalle Società consociate entro il periodo di due mesi. Non potendosi ottenere la polizza individuale, i rapporti fra le Società ed i loro Agenti dovranno essere regolati in modo da salvaguardare chiaramente la responsabilità delle Società stesse verso i loro Agenti.

Questione 2ª. — *Relazione del Comitato sull'esercizio 1891-92 ed approvaziane del bilancio consuntivo.*

L'Assemblea approva la Relazione del Comitato, e sulla proposta dei Revisori da essa nominati, anche il bilancio consuntivo presentato.

Questione 3ª. — *Nomina dei Membri del Comitato in surrogazione degli uscenti di carica, signori comm. ing. G. Bianchi, ing. G. Churchward, ing. cav. E. Radice, cav. ing. E. Vilers, membri effettivi, cav. ing. C. Thonet, membro supplente.*

L'Assemblea riconferma per acclamazione tutti gli uscenti di carica.

Questione 4ª. — *Fissazione del canone annuo da pagarsi per l'esercizio 1892-1893.*

Venne mantenuto al tasso attuale il contributo delle Società.

Questione 5ª. — *Fissazione del luogo di riunione per l'Assemblea generale del 1893.*

L'Assemblea delibera di tenere la prossima Assemblea generale nella 2ª quindicina del mese di settembre 1893 in Napoli.

Questione 6ª. — *Vantaggi economici risultanti dall'uso di speciali sistemi di griglie per focolari di locomotive.*

Udita l'interessante Relazione del signor ing. Maes ed i dati forniti da diversi membri, l'Assemblea è di parere che le griglie poligonali sembrano avere un reale vantaggio sulle altre, e ciò anche se fuse soltanto con buona ghisa ordinaria.

Visto il nuovo sistema accennato dal signor ing. Amoretti, si rimanda nuovamente la questione all'Ordine del giorno dell'Assemblea generale prossima, raccomandando ai diversi membri di fare nuovi esperimenti, tenendo conto, se possibile, del peso trainato dalle locomotive; incarica anche il Relatore di riferire sugli esperimenti che si faranno sulle griglie delle macchine fisse della Compagnia Generale Francese di tramways.

Questione 7ª. — *Vantaggi economici risultanti dall'applicazione dei vari sistemi di lubrificazione automatica.*

L'Assemblea, approvando la Relazione del signor cav. ing Thonet e, per assicurarsi dei reali vantaggi che possono presentare gli ingrassatori automatici, specialmente per i cilindri, interessa le varie Società a riprendere e proseguire negli esperimenti, comunicando i risultati ottenuti al signor Thonet, che riferirà nuovamente alla prossima Assemblea, tenendo conto anche delle macchine a movimento interno od esterno e dello stato delle strade percorse.

Questione 8ª. — *Attacco automatico Prada per carri e carrozze.*

L'Assemblea, visto le modificazioni proposte dal Prada al suo sistema per ovviare alla facilità di sganciamento da parte dei viaggiatori e per ovviare alla possibile uscita dei pezzi, dichiara meritevole di encomio l'agganciatore Prada, e fa voti perchè venga adottato dalle tramvie che devono costruire materiale nuovo.

L'Assemblea poi, dopo esame di un nuovo modello di agganciatore proposto dal signor Del Bò, riconosciutone l'ingegnosità e la semplicità, fa voti siano eseguiti serii esperimenti, specialmente per ovviare all'inconveniente di avere il manubrio staccato dall'apparecchio (ciò che obbliga il personale a trasportarlo da una vettura all'altra quando deve funzionare), riservandosi un più maturo giudizio dopo tali esperimenti.

Questione 9ª. — *Affigliazione dell'Associazione all'Unione Internazionale permanente delle tramvie.*

L'Assemblea incarica il Comitato di trattare nel miglior modo possibile coll'Unione Internazionale permanente delle Tramvie, affinchè l'Associazione possa esservi rappresentata da due o tre dei suoi membri, mediante un contributo annuo da discutersi, e per il quale ammontare dà pieni poteri al Comitato stesso, assicurando all'Associazione due o tre esemplari delle pubblicazioni dell'Unione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ponte ferroviario sul torrente Polcevera fra S. Pierdarena e Cornigliano.

In seguito al violentissimo nubifragio scatenatosi la notte fra il 5 e il 6 corrente sulla riviera ligure e segnatamente nella vallata del Polcevera, questo torrente, ingrossatosi rapidamente e in modo eccezionale, scalzava le fondazioni di alcune pile del ponte ferroviario che lo attraversa in adiacenza allo sbocco in mare, e, verso le 6 antim., faceva rovinare quasi completamente il ponte stesso.

Il ponte, di 110 m. di lunghezza fra i rivi delle spalle, era a cinque arcate, di cui quattro con le relative pile furono totalmente distrutte; rimase in sede soltanto l'ultima verso Cornigliano, ma lesionata cosí che dovrà essere abbattuta.

Per cura del Servizio del Mantenimento della Società Mediterranea fu tosto allestito il progetto di un ponte provvisorio di legno, che verrà gettato sopracorrente alla distanza di m. 7.50 da quello distrutto, e che mediante due viadotti pur di legno sarà raccordato alle sue estremità col corpo stradale attuale.

L'esecuzione di quest'opera provvisoria, che avrà uno sviluppo complessivo di circa 300 m., venne affidata alla Ditta Vignolo di S. Pierdarena; e furono prese tutte le disposizioni perchè, salvo eventualità imprevedibili, il lavoro sia compiuto e l'esercizio della linea, ora interrotto, possa esser regolarmente ristabilito entro il periodo di un mese a partire dal 12 corrente.

Frattanto, sino dal 10 corrente, si è stabilito un servizio di trasbordo a mezzo di tramways fra Genova P. P. e Sestri Ponente.

><

Linea Valsavoia-Caltagirone.

(Per la visita di ricognizione del tronco Scordia-Caltagirone).

In seguito a domanda della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, il R. Ispettorato Generale delle ferrovie ha disposto che venga effettuato pel giorno 16 del corrente mese la visita di ricognizione nel tronco della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, compreso fra Scordia e Caltagirone, onde poterla aprire all'esercizio prima dello scadere del corrente mese. Procederanno alla visita il signor cav. ing. Domenico Roglieri in rappresentanza dell'Ufficio di Circolo ferroviario di Palermo ed il signor cav. ing. Pasquale Bonanno, R. Ispettore tecnico delle costruzioni. L'Amministrazione sociale sarà rappresentata dai signori: cav. Nuti Guido, Ingegnere Capo d'esercizio; cav. Cappa Guglielmo, Ingegnere Capo del servizio del materiale; cav. Dal Fabbro Augusto, Ingegnere Capo dell'Ufficio lavori; cav. Bunzanigo Giuseppe, Ingegnere Capo delle costruzioni.

Il tratto di linea da Scordia a Caltagirone è lungo poco più di 53 chilometri; ha sei stazioni, cioè: Fildidonna, Militello, Mineo, Vizzini, Grammichele e Caltagirone. Si svolge per circa 3|5 della sua lunghezza in curva con raggi, per la massima parte di m. 300 e con pendenze variabili fra il 20 ed il 30 per mille. Le opere d'arte costruite lungo il tronco sono 225, delle quali N. 197 consistono in acquedotti e ponticelli di luce varia da m. 0.80 a m. 3 e N. 27 sono manufatti di luce da m. 3 a m. 10.

><

Linea Roma-Napoli.

(Progetto di lavori di sistemazione e completamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione ed il consolidamento della falda a monte della trincea di Coma, dal km. 169.679 al km. 169.817 della linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Mignano e di Tora Presenzano. La spesa preventivata per l'esecuzione dei detti lavori ascende a L. 28,500, e consistono nella costruzione di un muro in malta al piede della scarpata lungo la cu netta fiancheggiante la sede stradale; nella sistemazioae delle scarpate della trincea, e nella costruzione di un ampio fosso di guardia murato, a conveniente distanza dal ciglio superiore della trincea. Si domanda che l'approvazione possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, e che all'esecuzione delle opere si provveda mediante appalto a licitazione privata.

><

Linea Bologna-Otranto.

(Progetto di lavori per l'ampliamento della stazione di Motta).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto dei lavori occorrenti per il parziale ampliamento della stazione di Motta (Montecorvino), lungo la linea da Bologna ad Otranto, pel quale si domanda che l'approvazione stessa possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità. I lavori, alla cui esecuzione dovrebbe provvedersi in economia, consistono: nell'impianto del terzo binario, prolungando l'attuale binario tronco ed allacciandolo verso Ancona con quello di seconda linea; nella costruzione di un nuovo e regolare piano caricatore lateralmente al fabbricato viaggiatori, col relativo binario tronco. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende a L. 23,308.

><

Servizio cumulativo Firenze-Saltino.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito a domanda rivoltale dalla Società per la ferrovia Sant'Ellero-Saltino (Vallombrosa), ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di essere autorizzata ad istituire un servizio cumulativo per viaggiatori fra Firenze e Saltino, con biglietti ordinari per una sola corsa, e con biglietti di andata e ritorno con validità eccezionale di due giorni.

><

Provvedimenti relativi al servizio ferroviario di Savona.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, l'attuazione dei seguenti provvedimenti, vivamente reclamati dall'Amministrazione comunale e dalla rappresentanza commerciale di Savona, relativi al servizio ferroviario sulle linee facenti capo a quella Città:

1. Ottenere dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo l'esatta osservanza degli orari;
2. Far pratiche perchè sia riattivato il treno serale in partenza da Genova alle 8;
3. Affrettare le riparazioni e la manutenzione all'argine del rivo esistente allo sbocco della galleria della Sella, nonchè ai due viadotti di Acquabona e di Montegrosso sulla linea per Torino;
4. Provvedere la stazione di Savona del materiale mobile richiesto dalle esigenze del commercio, comprese le cisterne per il petrolio.

><

Orario invernale per i piroscafi del Lago di Garda.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di nuovo orario invernale per le corse dei piroscafi sul Lago di Garda. Il nuovo orario dovrebbe andare in vigore col 15 novembre p. v., per attendere che vengano ultimati nel porto di Desenzano (ove col nuovo orario dovrà pernottare un piroscafo) i lavori che hanno per iscopo di rendere sicuro l'ancoraggio dei piroscafi nel porto stesso. Intanto pel periodo dal 15 ottobre al 15 novembre la Società propone di attivare l'orario del 15 ottobre 1891.

><

Lago Maggiore.

Col 15 ottobre viene attivato l'*orario invernale* per la navigazione del Lago Maggiore.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto d'appalto per la fornitura dei ferri minuti di armamento occorrenti per i tronchi Ghiare-Ostia; Ostia-Borgotaro e Borgotaro-Guinadi, della ferrovia *Parma-Spezia*, e pel tronco Ronta Borgo San Lorenzo della ferrovia da *Faenza a Firenze*. La spesa totale preventivata ammonta a L. 175,000, di cui L. 122,000 per i materiali compresi nel 1° lotto e L. 53,000 per quelli compresi nel 2° lotto. Il primo lotto comprende N. 17,415 stecche corniere in acciaio e N. 66,298 di piastre di fondo; il secondo lotto considera N. 31,564 chiavarde di ferro e N. 213,979 arpioni di ferro.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che nei sensi dello schema sottoposto all'esame del Consiglio, sia da approvarsi il progetto di transazione di una lite vertente fra l'ing. Lodovico Martinoli ed il Ministero dei Lavori Pubblici, in dipendenza della entità del compenso ad esso assegnato quale membro governativo della Commissione incaricata di procedere alla valutazione e consegno del materiale rotabile e di esercizio afferente alla Rete Sicula, in esecuzione della Legge 27 aprile 1885, N. 3048.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(*Servizio italo olandese*).

Con Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata, con decorrenza dal 1° del corrente mese, la proposta presentata dall'Amministrazioue delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome della Rete Adriatica, di estendere al servizio italo-olandese i prezzi della tariffa eccezionale N. 28 italo-belga, via Gottardo, per le merci in genere, da Firenze a Chiasso; e cioè da Firenze P. P. a Chiasso-transito L. 46.74 per 5 tonn. e L. 38.50 per 10 tonn.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Concessioni di proroga*).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha, per parte sua, consentito che la concessione di cui ha sin qui fruito la Società Anonima Livornese per le calci del Limone, per il trasporto di calce da Livorno a Genova, sia prorogata per un altro anno, sotto l'osservanza delle medesime condizioni che furono stabilite originariamente.

Lo stesso Ministero, per la parte che lo riguarda, ha annuito alla proroga per tutto il corrente anno della concessione accordata alla Ditta Vitali pel trasporto di farine e crusche da Roma a Napoli e Nola, riducendo per il detto periodo il traffico minimo a 2000 tonn., mantenendo il prezzo unitario originale di L. 0.0459 per tonn.-chilom., con l'aggiunta del diritto fisso ridotto di L. 0.204 per tonn.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Tipi del materiale mobile per l'esercizio di cinque tramvie a vapore in provincia di Parma;
2. Progetto per la soppressione del binario ridotto fra la vecchia stazione di Scandiano e Ventoso e costruzione di binario normale di accordo fra la vecchia e la nuova stazione di Scandiano nella linea Ventoso-Scandiano;
3. Progetto per la fornitura di meccanismi fissi lungo i tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro della linea Parma-Spezia;
4. Progetto per la sistemazione della condotta d'acqua per la stazione di Pontremoli nella linea Parma-Spezia;
5. Proposta per l'impianto di un apparecchio ventilatore, sistema Saccardo, ad un imbocco della galleria di Pracchia nella linea Bologna-Pistoia;
6. Progetto di consolidamento della trincea Pagliuca fra i km. 163 e 164 della linea Roma-Sulmona;
7. Progetti di opere d'arte, di sostegno e di consolidamento lungo i tronchi da Pisciotta a Castrocucco;
8. Convenzione colla Congregazione di Cogoleto per costruzione a distanza ridotta della ferrovia Genova-Ventimiglia;
9. Domanda della Società delle tramvie a vapore del Ticino per aumentare il numero delle carrozze nella composizione dei treni in provincia di Novara;
10. Progetto di piano caricatore militare e conseguente ampliamento della stazione di Alba lungo la ferrovia Cantalupo-Cavallermaggiore.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Lo scioglimento della Camera. — Con Decreto Reale del 10 corrente mese la Camera dei Deputati è sciolta. La convocazione dei Collegi elettorali per le elezioni ha luogo il 6 novembre. Le votazioni di ballottaggio al 13 novembre.

Il Parlamento sarà convocato per il 23 novembre.

Dalla relazione ministeriale, con cui venne chiesto al Re lo scioglimento della Camera, togliamo questo passo, che riguarda i progetti relativi al servizio ferroviario:

« Due disegni di legge presenteremo altresì che si attengono alla materia ferroviaria: l'uno per assestare le casse patrimoniali e le questioni inerenti; l'altro per provvedere alla costruzione delle strade ferrate complementari già decretate dal Parlamento ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Acqui-Asti. — Giovedì della scorsa settimana si è felicemente compiuta la perforazione della galleria Panicatti.

Ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia. — Anche il Ministero del Tesoro ha pienamente aderito a che sia regolarmente stipulata la concessione della linea ferroviaria Tortona-Castelnuovo Scrivia al Consorzio costituitosi per la costruzione di essa, sulla base di un corrispettivo chilometrico di L. 2500, duraturo per 50 anni a decorrere dal terzo anno dall'apertura all'esercizio e nella intesa che la lunghezza della linea debba rimanere inalterata in km. 9.145, compreso il tronco di raccordo con la stazione ferroviaria di Tortona.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — Riferiamo le seguenti notizie sullo stato di avanzamento degli studi e dei lavori della ferrovia da Varese a Porto Ceresio, cui si sta provvedendo a cura dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

I lavori di campagna sono ultimati. Per quanto riguarda i lavori di tavolo sono ultimati tutti gli elaborati di progetto e tutti i documenti di appalto pel tronco da Varese ad Arcisate, e cioè fra le progressive 0.00 e 5.918.20. Per questo tronco sono stati pubblicati i piani e gli elenchi di esproprio e si stanno preparando gli estratti dei piani per le perizie giudiziali per quanto riguarda le occupazioni stabili in territorio di Varese, essendo andati falliti i tentativi di amichevoli accordi.

Per il secondo tronco da Arcisate a Bisuschio, progressiva 5.918-10.364.94, sono ultimati tutti gli elaborati di progetti ed i disegni dei rilievi per la compilazione dei piani parcellari d'espropriazione.

Per il terzo tronco da Bisuschio a Porto Ceresio, progressiva 10.364.94, fine del tronco. Sono ultimati la planimetria ed il profilo; sono anche quasi compiuti i piani quotati ed ultimati i disegni dei rilievi per la formazione dei piani parcellari.

La Società concessionaria della linea ha poi iniziati lavori ad economia per la fondazione di alcuna delle pile pel viadotto sull'Olona. Sono in corso di esecuzione gli scavi per le pile quarta, quinta, sesta e settima. Per la quarta è iniziato lo scavo di sbancamento sopra il piano di risega; per la quinta è eseguito lo scavo fino a m. 1 sotto risega; per la sesta lo scavo è ultimato ed è compiuta la colatura del calcestruzzo di fondazione; per la settima lo scavo venne spinto a m. 5 e lo si continua per incontrare terreno atto alla fondazione.

Ferrovie economiche biellesi. — I Comuni di Occhieppo Superiore, Pollone e Sordevolo hanno fatto domanda presso la Società Belga concessionaria delle ferrovie economiche biellesi, perchè ordini gli studi di un nuovo tratto di ferrovia, che li ponga direttamente in comunicazione colla linea Biella-Mongrando.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Apertura di tronco della linea Mezzana-Corte.* — Il 1° del corrente mese, dietro autorizzazione del Ministro dei Lavori Pubblici, è stato aperto all'esercizio il tronco della linea da Mezzana a Corte, in Corsica, compreso tra Vizzavona e Vivario. Questo tronco, della lunghezza di 10,730 metri, comprende indipendentemente dalle due stazioni estreme, una sola stazione, quella di Tattone.

Concessionaria di questa linea è la Compagnia delle Strade Ferrate Dipartimentali.

— *Acquisti di materiale rotabile durante il secondo trimestre 1892.* — Dal *Bollettino* del Ministero Francese dei Lavori Pubblici del mese di giugno 1892 ricaviamo il seguente prospetto degli acquisti di materiale rotabile fatto dalle Compagnie di Strade Ferrate Francesi durante il secondo trimestre 1892:

	Numero	Prezzo unitario
Compagnia del Nord.		
Vetture viaggiatori, 1ª classe . .	9	—
Carri merci (10 tonn.)	1,100	—
Compagnia dell'Est		
Vetture viaggiatori, 1ª classe . .	10	10,950 fr.
» » » . .	85	9,650 »
Carri merci (10 tonn.)	100	2,590 »
» » »	150	3,640 »
» » »	250	1,925 »
Carri bagagli	100	2,965 »

Ferrovie Svizzere. — *Progetto di legge sui trasporti.* — Il Consiglio federale presenterà alle Camere federali un progetto di legge riveduto per i trasporti interni per ferrovia, il quale è il più possibilmente in consonanza colle convenzioni sul trasporto internazionale.

Ferrovie Austriache. — *Riforma delle tariffe per viaggiatori sulle ferrovie dello Stato.* — Nella prossima sessione d'autunno verrà presentata al Consiglio delle Strade Ferrate il progetto di riforma delle tariffe per i viaggiatori sulle ferrovie dello Stato.

Si tratta d'introdurre un diritto di bollo sui biglietti di viaggiatori della rete. Il bollo sarebbe di 1 kreuzer per tutti i biglietti il di cui prezzo non superi i 50 kreuzer; e in seguito sarebbe uguale a tanti kreuzer quante volte 50 kreuzer è il costo del biglietto, senza però superare 25 kreuzer per biglietto.

Si procederà inoltre ad una revisione della classificazione in modo da far entrare nella zona corrispondente le stazioni che nel traffico a piccola distanza (locale) erano finora classificati nella prima zona, quantunque siano situate a più di 10 chilometri dal centro del traffico.

Il prezzo degli abbonamenti annuali, finora fissato secondo le classi a 100, 200 e 300 fiorini, sarebbe raddoppiato. Si farebbero pure delle modificazioni per i treni speciali, rinunciando, provvisoriamente, a modificare le tariffe a zone per il traffico a grande distanza.

Ferrovie Inglesi. — *La fusione del* South-Eastern *e del* Chatam. — I giornali inglesi parlano d'un progetto di fusione fra la Compagnia del *South-Eastern* e la Compagnia del *London Chatam and Dover*. Per le circostanze difficili in cui si troverebbe quest'ultima Compagnia, si ha motivo di credere che questo progetto, ventilato altre volte, sarà ora definitivamente concretato. Dalle statistiche pubblicate dai giornali ferroviari inglesi si rileva come, a causa della concorrenza, il *London-Chatam and Dover* versi in condizioni finanziarie piuttosto cattive.

Ritorneremo sull'argomento se la notizia sarà confermata.

Ferrovie Spagnuole. — *Nuova imposta sui trasporti.* — La nuova legge spagnuola sul bollo, entrata in vigore il 1° ottobre, crea una nuova imposta sui trasporti. Il bollo di L. 0.10 che finora non veniva applicato che per i biglietti e le spedizioni ammontanti o superiori a 50 pesetas (lire 46,50), ora verrà applicato a partire da 25 lire.

Questa nuova imposta, che non può certamente dare un cespite molto rilevante allo Stato, è stata oggetto di viva discussione da parte della Stampa spagnuola, la quale lamenta che si paralizzi con nuovi aggravi lo sviluppo dei trasporti, la situazione dei quali è già così poco soddisfacente.

Notizie Diverse

Lavoro dei fanciulli. — *Denunzie d'esercizio.* — Il ministro Lacava ha diretto ai Prefetti del Regno ed alle Camere di Commercio la seguente circolare in data 1° ottobre 1892:

Recenti ispezioni hanno portato a mia conoscenza che

molti opifizi industriali ed aziende minerarie in cui s'impiegano fanciulli, non hanno ottemperato all'obbligo imposto dal Regolamento 17 settembre 1886 per l'esecuzione della legge sul lavoro dei fanciulli, in quanto concerne la denunzia di esercizio.

Questa omissione si verifica non solo per la maggior parte degli stabilimenti di nuovo impianto, ma anche per una rilevante quantità di quelli che esistevano ed adoperavano fanciulli prima dell'entrata in vigore della citata legge del-l'11 febbraio 1886. Risulta infatti che le dichiarazioni eseguite a termine dell'articolo 2 del Regolamento si sono ridotte, in questi ultimi anni, in complesso a poche decine per tutto il Regno, e quelle presentate a' termini dell'articolo 20 non raggiunsero, malgrado ripetute sollecitazioni, nemmeno la metà del numero delle aziende sottoposte alla sorveglianza di legge.

È chiaro che la inosservanza della prescrizione in parola, mentre costituisce una infrazione passibile di penalità prevista dal Regolamento, toglie modo all'Autorità di esercitare, con la necessaria cognizione, la vigilanza che le è domandata dalle leggi generali e dalla legge speciale.

A rimediare a tale inconveniente, è indispensabile che gli esercenti opifizi industriali, cave o miniere, siano richiamati all'obbligo della dichiarazione d'esercizio.

I signori Prefetti vorranno pertanto invitare, per mezzo dei Sindaci, coloro che impiegano fanciulli a sensi di legge, a farne la dichiarazione entro un termine perentorio non maggiore di un mese, trascorso il quale i contravventori saranno denunziati all'Autorità giudiziaria. A tenore del Regolamento, la dichiarazione va presentata al Sindaco nei Comuni ove non ha sede la Camera di Commercio, e al Presidente di questa ultima negli altri Comuni. Sindaco e Camera di Commercio trasmetteranno immediatamente al Ministero le dichiarazioni a misura che perverranno, apponendovi il visto e dopo averne presa nota in apposito registro.

Traffico del Canale di Suez. — Nel mese di settembre transitarono nel Canale di Suez 250 navi, che diedero un prodotto di fr. 5,470,000, contro navi 322 e fr. 6,870,000 di prodotto nel corrispondente settembre 1891.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 53,000 per la costruzione di una galleria artificiale fra i chilom. 59.052.41 e 59.112.41 della ferrovia Udine-Pontebba, onde garantire la linea dalla caduta di massi;

L. 23,308 * progetto dei lavori occorrenti per il parziale ampliamento della stazione di Motta della linea Bologna-Otranto;

L. 7938.75, per il completamento della massicciata dei binari alla stazione di Roma-Porta Maggiore e per l'esecuzione di alcuni lavori di riparazione ai cancelli di chiusura ed alle invetriate delle finestre del fabbricato di servizio nella stazione medesima;

L. 3960, per rafforzare e prolungare la scogliera a difesa della ferrovia, contro il fiume Aterno fra i chilom. 88.228 e 88.393 della linea Pescara-Aquila;

L. 2400, per costruire e consolidare la briglia a valle del ponte di m. 12 sul torrente Curogna, al chilom. 31 della linea Belluno Feltre-Treviso.

L. 13,000, per la sistemazione del torrente San Giovanni al chilometro 184,963 fra le stazioni di Brindisi-Montagna e di Trivigno, nella ferrovia da Eboli a Metaponto;

Rete Mediterranea. — L. 28,500 * per lavori occorrenti per la sistemazione ed il consolidamento della falda a monte della trincea di Coma della linea Roma-Napoli;

L. 9,700, per la costruzione di strade parallele e modificazioni al canale Gora dei Molini fra le progressive 2.500 e 3.380 della linea Spezia-Parma, fra le stazioni di Vezzano e di San Stefano Magra;

L. 9,660, per provvedere all'esecuzione del prolungamento, nella trincea allo imbocco Savona, della galleria Rollanda sulla linea Savona-Bra, fra le stazioni di Santuario e di Sella;

L. 8,175, per sistemare e completare la stazione di Casalbuono (lato Lagonegro) in seguito all'apertura dell'esercizio del tronco Casalbuono Lagonegro, nella ferrovia Sicignano-Castrocucco;

L. 7,000, per provvedere ai lavori di sgombro delle materie franate nelle cunette della tratta Narzole-Bra, lungo la ferrovia da Savona a Torino;

L. 3,828.40, per provvedere all'esecuzione dei lavori di riordino delle impalcature metalliche esistenti al sottopassaggio della ferrovia Nord-Milano, al chilom. 3.646, della linea Torino-Milano;

L. 1,500, per provvedere alla costruzione di nuovi fossi di scoli in sostituzione di quelli esistenti al piede dei rilevati compresi tra i chilom. 6,900 e 22,500 della linea Caianello-Isernia;

L. 1,220, per provvedere alla costruzione di latrine isolate alla fermata di Bolzano, sulla strada ferrata da Gozzano a Domodossola.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea (aggiudicazioni provvisorie). — A Ghiglione Vincenzo di Ceva, i lavori di riparazione al rivestimento della galleria delle Mollere, fra Sale e Ceva della ferrovia Savona-Torino.

— Alla ditta Tassara e figli di Voltri, la fornitura di n. 25,000 arpioni speciali di arresto per armamento Vignole, modello n. 2 del peso totale approssimativo di chilog. 12.500 al prezzo di L. 359 la tonnellata.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Sassari (20 ottobre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione della caserma Santa Maria in Sassari per l'accasermamento d'una batteria di artiglieria da campagna. Importo L. 44,000. Cauzione L. 4600.

Municipio di Bologna (22 ottobre, ore 1 pomerid., fatali). — Appalto delle opere da eseguirsi per la sistemazione della Montagnola e per la costruzione d'una gradinata e di un portico a destra ed a capo di via Indipendenza. Importo ridotto del 23 0[0 su lire 300,000 (V. n. 41)

Municipio di Genova (22 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione del corso Galileo Galilei. Importo ridotto L. 35,032.50 (V. n. 39).

Municipio di Pistoia (26 ottobre, ore 10 antimeridiane, fatali). — Appalto dei lavori di pavimentatura e fognatura delle due strade denominate via Cavour e Can Bianco. Importo ridotto L. 57,115.09 (V. n. 39).

Municipio di Genova (28 ottobre, ore 3 pomeridiane, definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria del civico acquedotto. Importo ridotto L. 16,086 56.

Direzione della Casa di Reclusione di Regina Coeli in Roma (29 ottobre, ore 11 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto della pavimentazione di locali del Carcere giudiziario di Regina Coeli per dodicimila metri quadrati, in cemento battuto a superficie continua dello spessore di millimetri venti, compreso l'obbligo, per parte dell'Impresa, di completare il sottostrato di cretoni con materiale dell'Amministrazione. Importo L. 31,200.

Municipio di Invorio Inferiore — Novara — (ore 10 antimerid., 1ª asta). — Appalto per i lavori di costruzione dell'Asilo infantile. Importo L. 65,800.65. Cauzione provvisoria L. 3150. Fatali 10 novembre, ore 12 meridiane.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (3 novembre, ore 10 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riattamento del vecchio e nuovo porto di Pesaro (prima parte). Importo L. 101,100 Cauzione provvisoria L 8000. Cauzione definitiva il decimo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direz. d'Artiglieria e Torpedini — Spezia — (17 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Fornitura di **ottone** in fogli, lastre, filo, chiodi, ecc. Importo ridotto L. 32,700.

Direz. Costruzioni Navali — Venezia — (21 ottobre, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di una **caldaia** tubolare di acciaio a tre forni, con relativi accessori, per la R. nave *Baleno*. Importo L. 23,400. Cauz. L. 2340. Fatali 11 novembre, ore 12 merid.

Municipio di Foligno (21 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **tubi** in ghisa per la condottura dell'acqua buona. Imp. ridotto L. 41,449,30 (V. n. 41).

Aggiudicazioni definitive.

Ministero della Marina. — Giovanni De Luise, Napoli: viti e punte di ferro e ottone, L. 43,203.83; droghe e colori L. 37,072;

Amleto Bettini, Bologna: stoppa bianca cardata, L. 30,040.73;

Fratelli Gravina, Napoli: oggetti di rame battuto, L. 6,604.68;

Società di produzione, Sampierdarena: 9 apparati motori completi, L. 59,100;

Società ferriere italiane, Roma: trasformazione di tonnell. 1800 di ferro e ferro omogeneo vecchio in tonnellate 600 di ferro nuovo, L. 69,804;

Hingley e Sons, Dudley: ancore e catene, L. 96,000;

Bonara Moresco e C., Genova: metalli diversi, L. 57.212.77;

Pasquale Altieri, Napoli: discrostante per navi, L. 5100;

N. Odero, Sestri Ponente: navicella a vapore, L. 4000;

Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di ottone e di rame, L. 226,680; tubi di ottone, L. 6,382.50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

25 ottobre. — **Società An. delle Miniere di Montecatini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica — XLV^a^ Estrazione dei *Buoni in oro* eseguitasi il 1° ottobre 1892 (V. pagine *Annunzi*).

Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza — 1874. — Elenco delle 77 obbligazioni estratte il 1° ottobre e rimborsabili alla pari dal 1° aprile 1893:

N. 69 76 110 135 153 343 439 577 704 736 771
874 903 985 — 1087 128 214 368 462 752 897
926 981 — 2021 64 75 172 175 214 228 316
387 392 544 578 581 651 683 759 764 786 832
879 923 939 944 946 961 — 3039 103 114 222
365 391 650 684 735 777 794 — 4037 81 173
363 398 496 558 568 569 632 725 783 866 —
5092 114 127 195 227.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Ottobre 8	8bre 15
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	671	664.50
» » Mediterranee	»	553	548
» » Sicule	»	615	615
» » Sarde (preferenza)	»	280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320	320
» » Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali	»	547.50	548.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	310.50	312.50
» » » 2ª emiss.	»	300.50	300.50
» » Centrale Toscana	»	519	519
» » Mediterranee 4 0[0	»	444.50	446.50
» » Meridionali	»	301.75	302
» » Sarde, serie *A.*	»	304.50	303.50
» » » serie *B.*	»	305	305.50
» » » 1879	»	298.50	298.50
» » Pontebba	»	463.50	463.50
» » Nord-Milano	»	260	260
» » Meridionali Austriache	»	329	329
» » Gottardo 4 %	»	102.50	103

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27ª Decade — dal 21 al 30 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	Totale	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.189.467 27	52.407 20	798.593 18	1.741.799 24	17.695 55	3.799.962 44	4.226 00
1891	1.355.021 90	59.878 19	803.332 29	1.579.887 62	17.486 37	3.815.606 37	4.204 00
Differenze nel **1892**	— 165.554 63	— 7.470 99	— 4.739 11	+ 161.911 62	+ 209 18	— 15.643 93	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	26.819.002 23	1.255.770 98	8.795.590 00	34.430.175 77	386.468 07	71.687.007 05	4.226 00
1891	27.941.697 21	1.262.819 40	8.887.640 31	33.979.194 34	379.539 02	72.450.890 28	4.204 00
Differenze nel **1892**	— 1.122.694 98	— 7.048 42	— 92.050 31	+ 450.981 43	+ 6.929 05	— 763.883 23	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	84.512 73	2.276 80	28.140 20	97.367 25	9.168 70	221.465 68	1.163 78
1891	82.460 32	2.162 95	24.609 76	102.621 60	967 05	212.821 68	1.017 51
Differenze nel **1892**	+ 2.052 41	+ 113 85	+ 3.530 44	— 5.254 35	+ 8,201 65	+ 8.644 00	+ 146 27
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.667.928 43	40.636 02	488.921 78	2.563.419 63	73.875 32	4.834.781 18	1.028 04
1891	1.713.162 64	42.376 07	481.142 59	2.593.469 29	60.939 65	4.891.090 24	1.000 03
Differenze nel **1892**	— 45.234 21	— 1.740 05	+ 7.779 19	— 30.049 66	+ 12.935 67	— 56 309 06	+ 28 01

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	746 12	771 51	— 25 39
riassuntivo	14.564 37	14.861 94	— 297 57

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	**1891**	*Differenze* nel **1892**	**1892**	**1891**	*Differenze* nel **1892**
Viaggiatori	7.313 15	7.772 87	— 459 72	118.264 00	118.813 27	— 549 27
Merci	1.211 20	928 15	+ 283 05	20.674 65	21.784 06	— 1.109 41
Prodotti indiretti	3.106 75	3.140 75	— 34 00	9 985 95	9.904 19	+ 81 76
TOTALI	11.631 10	11.841 77	— 210 67	148.924 60	150.501 52	— 1.576 92

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	101,132 00	1,182 00	10,813 00	127,635 00	567 00	241,329 00	609 00	396 00	**1892** . . . L. 241,329 00
1891	105,715 00	1,624 00	11,442 00	132,072 00	1,197 00	252,050 00	609 00	414 00	**1890** . . . » 237,634 00
Differenza nel **1892**	— 4,583 00	— 442 00	— 629 00	— 4,437 00	— 630 00	— 10,721 00	»	— 18 00	*Differ.* in +/— + 3,695 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1892					
1892	923,088 00	18,881 00	117,893 00	1,015,390 00	7,927 00	2,083,179 00	609 00	3,421 00	**1892**. . . L. 2,083,179 00
1891	912,756 00	17,057 00	111,603 00	1,026,558 00	8,990 00	2,076,964 00	609 00	3,410 00	**1890**. . . » 2,047,819 00
Differenza nel **1892**	+ 10,332 00	+ 1,824 00	+ 6,290 00	— 11,168 00	— 1,063 00	+ 6,215 00	»	+ 11 00	*Differ.* in +/— + 35,360 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	25,660 00	35 00	1,387 00	7,810 00	10 00	34,902 00	247 00	141 00	**1892** . . . L. 34,902 00
1891	15,930 00	151 00	1,002 00	5,038 00	122 00	22,243 00	178 00	125 00	**1890** . . . » 21,132 00
Differenza nel **1892**	+ 9,730 00	— 116 00	+ 385 00	+ 2,772 00	— 112 00	+ 12,659 00	+ 69 00	+ 16 00	*Differ.* in +/— + 13,770 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1892					
1892	207,597 00	2,230 00	13,405 00	52,559 00	767 00	276,558 00	226 00	1,224 00	**1892** . . . L. 276,558 00
1891	154,665 00	1,382 00	9,222 00	39,095 00	1,068 00	205,452 00	149 00	1,379 00	**1890** . . . » 158,240 00
Differenza nel **1892**	+ 52,932 00	+ 848 00	+ 4,183 00	+ 13,464 00	— 321 00	+ 71,106 00	+ 77 00	— 155 00	*Differ.* in +/— + 118,318 00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, interamente versato

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

XLVma **ESTRAZIONE** dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1º Ottobre 1892.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1º Gennaio 1893, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1º Gennaio 1893 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI.

TITOLI DA CINQUE

Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.	Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.	Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.	Num. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.	Numero delle Cartelle	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.	Numero delle Cartelle	Numeri dei Buoni dal N.	Numeri dei Buoni al N.
12	56	60	2335	11671	11675	4549	22741	22745	6712	33556	33560	8952	44756	44760	11113	55561	55565
70	346	350	2391	11951	11955	4565	22821	22825	6733	33661	33665	8959	44791	44795	11178	55886	55890
71	351	355	2418	12086	12090	4686	23126	23130	6735	33671	33675	8967	44831	44835	11191	55951	55955
124	616	620	2434	12166	12170	4784	23916	23920	6803	34011	34015	8992	44956	44960	11197	55981	55985
192	956	960	2442	12206	12210	4797	23981	23985	6848	34236	34240	9117	45581	45585	11223	56111	56115
335	1671	1675	2463	12311	12315	4835	24171	24175	6852	34256	34260	9144	45716	45720	11261	56301	56305
356	1776	1780	2464	12316	12320	4877	24381	24385	6909	34541	34545	9192	45956	45960	11320	56596	56600
393	1961	1965	2508	12536	12540	4895	24471	24475	7007	35031	35035	9201	46001	46005	11420	57096	57100
451	2251	2255	2515	12571	12575	4929	24641	24645	7284	36416	36420	9209	46041	46045	11492	57456	57460
457	2281	2285	2623	13111	13115	4967	24831	24835	7313	36561	36565	9246	46226	46230	11540	57696	57700
470	2346	2350	2721	13601	13605	4973	24861	24865	7397	36981	36985	9282	46406	46410	11600	57996	58000
481	2401	2405	2737	13681	13685	5005	25021	25025	7401	37001	37005	9289	46441	46445	11650	58246	58250
524	2616	2620	2773	13861	13865	5019	25091	25095	7412	37056	37060	9409	47041	47045	11689	58441	58445
535	2671	2675	2799	13991	13995	5048	25236	25240	7437	37181	37185	9419	47091	47095	11732	58656	58660
747	3731	3735	2800	13996	14000	5063	25311	25315	7446	37226	37230	9424	47116	47120	11753	58761	58765
767	3831	3835	2898	14036	14040	5102	25506	25510	7451	37251	37255	9519	47591	47595	11766	58826	58830
788	3936	3940	2816	14076	14080	5169	25841	25845	7607	38031	38035	9574	47866	47870	11788	58936	58940
845	4221	4225	2821	14101	14105	5265	26321	26325	7663	38311	38315	9586	47926	47930	11863	59311	59315
930	4646	4650	2849	14241	14245	5275	26371	26375	7730	38646	38650	9628	48136	48140	11920	59596	59600
932	4656	4660	2864	14316	14320	5293	26461	26465	7840	39196	39200	9692	48456	48460	11983	59911	59915
1023	5111	5115	2954	14766	14770	5308	26536	26540	7853	39261	39265	9717	48581	48585	11985	59921	59925
1033	5161	5165	3095	15471	15475	5359	26791	26795	7895	39471	39475	9753	48761	48765	12026	60126	60130
1038	5186	5190	3194	15966	15970	5366	26826	26830	7918	39586	39590	9792	48956	48960	12107	60531	60535
1047	5231	5235	3303	16511	16515	5425	27121	27125	8193	40961	40965	9916	49576	49580	12110	60546	60550
1122	5606	5610	3316	16576	16580	5543	27711	27715	8292	41456	41460	9922	49606	49610	12111	60551	60555
1211	6051	6055	3352	16756	16760	5558	27786	27790	8329	41641	41645	9933	49661	49665	12133	60661	60665
1266	6326	6330	3420	17096	17100	5630	28146	28150	8334	41666	41670	9999	49991	49995	12136	60676	60680
1293	6161	6465	3470	17346	17350	5700	28496	28500	8338	41686	41690	10009	50041	50045	12153	60761	60765
1296	6476	6480	3481	17401	17405	5716	28576	28580	8344	41716	41720	10012	50056	50060	12250	61246	61250
1314	6566	6570	3533	17661	17665	5864	29316	29320	8352	41756	41760	10038	50186	50190	12328	61636	61640
1328	6636	3640	3558	17786	17790	6045	30221	30225	8385	41921	41925	10044	50216	50220	12357	61781	61785
1337	6681	6685	3561	17801	17805	6118	30586	30590	8401	42001	42005	10049	50241	50245	12403	62011	62015
1369	6841	6845	3685	18421	18425	6121	30601	30605	8405	42021	42025	10053	50261	50265	12421	62101	62105
1387	6931	6935	3713	18561	18565	6187	30931	30935	8143	42211	42215	10058	50286	50290	12429	62141	62145
1524	7616	7620	3715	18571	18575	6238	31186	31190	8446	42226	42230	10062	50306	50310	12465	62321	62325
1542	7706	7710	3745	18721	18725	6244	31216	31220	8494	42466	42470	10063	50311	50315	12478	62386	62390
1544	7716	7720	3746	18726	18730	6250	31246	31250	8566	42826	42830	10163	50811	50815	12517	62581	62585
1582	7906	7910	3757	18781	18785	6274	31366	31370	8580	42896	42900	10184	50916	50920	12545	62721	62725
1591	7951	7955	3897	19481	19485	6275	31371	31375	8628	43136	43140	10268	51336	51340	12553	62761	62765
1659	8291	8295	3904	19516	19520	6289	31441	31445	8637	43181	43185	10101	52001	52005	12593	62961	62965
1795	8971	8975	3910	19546	19550	6343	31711	31715	8650	43246	43250	10445	52221	52225	12628	63136	63140
1802	9006	9010	3942	19706	19710	6349	31741	31745	8698	43486	43490	10510	52546	52550	12659	63291	63295
1849	9241	9245	4073	20361	20365	6400	31996	32000	8706	43526	43530	10857	54281	54285	12675	63371	63875
1871	9351	9355	4078	20386	20390	6469	32341	32345	8708	43536	43540	10868	54336	54340	12712	63556	63560
2067	10331	10335	4292	21456	21460	6473	32361	32365	8716	43576	43580	10958	54786	54790	12763	63811	63815
2073	10361	10365	4336	21676	21680	6577	32881	32885	8735	43671	43675	10970	54846	54850	12824	64116	64120
2188	10936	10940	4403	22011	22015	6605	33021	33025	8786	43926	43930	10987	54931	54935	12849	64241	64245
2200	10996	11000	4431	22151	22155	6623	33111	33115	8815	44071	44075	11078	55386	55390	12864	64316	64320
2216	11076	11080	4496	22476	22480	6662	33306	33310	8845	44221	44225	11105	55521	55525	12937	64681	64685
2304	11516	11520	4523	22611	22615	6675	33371	33375	8885	44421	44425	11109	55541	55545	12962	64806	64810
2317	11581	11585															

TITOLI UNITARI

Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.	Num. dei Buoni dal N.	Num. dei Buoni al N.
65121	65125	71546	71550	80181	80185	88411	88415	96606	96610	104861	104825	112246	112250	116896	116900	124351	124355
65211	65215	72446	72450	80261	80265	88466	88470	96691	96695	105581	105585	112296	112300	116951	116955	124381	124385
65741	65745	72606	72610	80301	80305	88891	88895	97006	97010	105711	105715	112381	112385	117096	117100	124526	124530
65786	65790	72636	72640	80321	80325	88956	88960	97446	97450	105786	105790	112486	112490	117556	117560	124606	124610
66046	66050	72811	72815	81171	81175	88996	89000	97531	97535	105836	105840	112711	112715	117561	117565	124931	124935
66081	66085	73061	73065	81256	81260	89051	89055	98476	98480	105991	105995	113136	113140	117881	117885	125526	125530
66236	66240	73071	73075	81291	81295	89131	89135	98736	98740	106111	106115	113181	113185	118151	118155	126171	126175
66356	66360	73821	73825	81821	81825	90341	90345	98786	98790	106331	106335	113281	113285	118286	118290	126836	126840
67096	67100	74356	74360	81971	81975	90696	90700	98876	98880	106516	106520	113346	113350	118351	118355	126981	126985
67131	67135	74476	74480	82136	82140	90801	90805	99421	99425	106571	106575	113416	113420	118396	118400	127206	127210
67141	67145	74796	74800	82856	82860	90816	90820	99906	99910	106876	106880	113426	113430	118881	118885	127786	127790
67311	67315	74956	74960	83006	83010	91061	91065	100116	100120	107026	107030	113646	113650	119041	119045	128496	128500
67731	67735	75171	75175	83091	83095	91301	91305	100131	100135	107096	107100	113651	113655	119226	119230	128621	128625
67761	67765	75251	75255	83426	83430	91366	91370	100171	100175	107191	107195	113736	113740	119256	119260	128651	128655
67941	67945	75271	75275	83926	83930	91706	91710	100276	100280	107331	107335	113991	113995	119931	119935	128856	128860
68011	68015	75406	75410	84191	84195	91846	91850	100381	100385	107446	107450	114296	114300	120246	120250	129061	129065
68091	68095	75621	75625	84266	84270	91946	91950	100401	100405	108761	108765	114456	114460	120291	120295	129076	129080
68206	68210	75766	75770	84366	84370	92681	92685	101046	101050	109136	109140	114636	114640	120786	120790	129261	129265
68296	68300	76121	76125	84476	84480	92706	92710	101886	101890	109416	109420	114716	114720	120831	120835	129441	129445
68356	68360	76236	76240	85096	85100	92926	92930	101946	101950	109426	109430	114791	114795	121101	121105	129531	120535
68571	68575	76521	76525	85231	85235	93466	93470	102136	102140	109566	109570	114871	114875	121691	121695	129586	129590
68646	68650	76971	76975	85606	85610	93686	93690	102436	102440	107631	109635	114896	114900	122001	122005	129736	129740
69021	69025	77821	77825	86236	86240	93921	93925	102581	102585	110221	110225	114956	114960	122136	122140	129861	129865
69601	69605	78491	78495	86301	86305	94966	94970	103201	103205	110256	110260	115266	115270	122176	122180	130101	130105
69771	69775	78681	78685	86351	86355	95156	95160	103421	103425	110326	110330	115511	115515	122386	122390	130266	130270
69871	69875	78971	78975	87221	87225	95206	95210	104006	104010	110336	110340	115596	115600	122496	122500	130431	130435
69876	69880	79056	79060	87796	87800	95551	95555	104146	104150	110716	110720	115711	115715	122881	122885	130666	130670
70741	70745	79081	79085	87951	87955	95611	95615	104176	104180	111341	111345	116131	116135	123176	123180	130866	130870
71071	71075	79181	79185	88031	88035	95851	95855	104201	104205	111766	111770	116151	116155	123721	123725	130946	130950
71106	71100	79286	79290	88056	88060	95941	95945	104241	104245	111976	111980	116311	116315	123776	123780	131211	131215
71361	71365	79376	79380	88231	88235	96166	96170	104691	104695	112086	112090	116321	116325	124011	124015	131266	131270
71401	71405	79671	79675	88261	88265	96406	96410	104716	104720	112176	112180	116751	116755	124036	124040	131381	131385
71516	71520	80156	80160	88356	88360												

Firenze, il 1º ottobre 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti, trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 80 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	5 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
	(1)						
Boulogne-Gare Arr.			1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

MACCHI, IZAR E C.

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27

(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato per la chiusura dei Parchi Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO
Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

J. A. CHÊNET

Premiato Stabilimento di

Copertoni impermeabili

per ferrovie, tramvie spedizionieri, ecc.

TORINO

Via Cellini, 28

Riparazioni ed affittamenti di copertoni

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 22 Ottobre 1892. NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

APPUNTI SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE DEL 1885

(*Cont. e fine — V. Numeri 39 a 42*).

Oltre a che, se è presto detto *sciogliamo i contratti del 1885 e compriamo ed esercitiamo noi stessi tutte le ferrovie*, oppure *vendiamole alle Società*, non è altrettanto facile a risolvere in un senso o nell'altro una così grossa questione, *ora* che nel mentre da una parte le finanze dello Stato sono tutt'altro che prospere, dall'altra sarebbe assai difficile determinare il valore commerciale delle nostre ferrovie. Qual'è infatti *ora* il valore delle nostre ferrovie al punto di vista del patrimonio dello Stato? Qual è il valore dei contratti di locazione del 1885 al punto di vista opposto dei vantaggi che ne ricaveranno certamente le Società da adesso al 30 giugno 1905? (1).

Ed invero, sarebbe assurda una valutazione delle linee che sono attualmente in possesso della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula, in base alla *capitalizzazione* dei redditi netti che desse ora danno tanto allo Stato quanto alle Società; nel mentre è evidente (anzi sicurissimo) che questi due cespiti aumenteranno *sensibilmente* da qui al 1905. E parimenti assurda sarebbe la pretesa di chi volesse sin da ora determinare in quali proporzioni e con quale rapidità cresceranno questi due proventi nei prossimi 13 anni; e quindi il vero valore da una parte delle proprietà dello Stato, e dall'altra delle locazioni delle Società.

Notisi infatti che il valore delle azioni delle tre Società crescerà con l'aumento del traffico, con l'applicazione delle riforme che man mano si stanno introducendo nell'organizzazione dell'esercizio onde renderlo più economico, e finalmente con i benefizi eventuali che daranno le costruzioni appaltate alla Mediterranea, all'Adriatica ed alla Sicula con la legge 20 luglio 1888. Ossia con tre incognite di un problema che nessun matematico sarebbe in grado di risolvere.

Dal canto suo, il Governo vedrà progressivamente ingrossare il suo provento attuale (2) proporzionalmente agli stessi tre fattori accennati dianzi; ed infatti, nel mentre, oltrepassandosi i *prodotti iniziali*, le percentuali in favore dello Stato diventano più favorevoli e si riempiono le casse patrimoniali (1), d'altra parte ai grossi dividendi degli azionisti delle Società (provenienti dalla riduzione delle spese di esercizio e dagli utili sulle costruzioni) corrispondono i lucri dello Stato, il quale è interessato per metà, oltre il 7 1|2 per cento agli azionisti.

Dimodochè, gl'interessi materiali dello Stato e delle Società sono convergenti, e questo è il buono della situazione. E tanto il Governo, quanto la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, hanno evidentemente interesse ad aumentare il traffico delle linee; ed il Governo più ancora, perchè per esso al lucro materiale diretto si aggiunge la prosperità delle nostre industrie e dei nostri commerci.

Dunque, non convenendo *ora* al Governo nè di *vendere*, nè di *riscattare*, cerchiamo tutti concordi di agevolare la prosperità delle Società, *perchè tal è provvisoriamente la soluzione più favorevole pel paese.*

***

La prosperità di un esercizio ferroviario deriva essenzialmente da due fattori, dall'aumento cioè del traffico e dalla riduzione delle spese.

L'aumento del traffico si ottiene — in un tempo più o meno lungo, a seconda delle risorse e delle attitudini delle regioni attraversate, ma *sempre* indubbiamente — col maggior numero dei treni, con l'aumentata velocità dei trasporti e dei termini di consegna e con le tariffe ridotte. Ma tutto ciò nel mentre costa carissimo, non rende che assai lentamente; e non possonsi logicamente sperarsi tutti questi sacrifizi da Società minacciate di essere spossessate fra tredici anni.

La riduzione delle spese si consegue con le migliorie ed i perfezionamenti introdotti sia negli immobili, sia nei materiali rotabili e nei congegni di esercizio, sia con la semplificata e logica organizzazione dei servizi, *a secondo dei casi speciali*; ma più ancora con la riduzione del numero degl'impiegati, il quale è esorbitante sulle nostre ferrovie (2).

(1) Epoca, alla quale è in facoltà dello Stato di sciogliere i contratti del 1885 senza dare nessun compenso alle Società.

(2) Ed in base alle Convenzioni saranno ridotte proporzionalmente le tariffe.

(1) Come pure le casse degli istituti di Previdenza pel personale.

(2) Questa esorbitanza di personale fu giustamente imposta alle Società nel 1885, quale un'eredità delle cessate Amministrazioni.

Ma anche questi perfezionamenti, sia tecnici che amministrativi, esigono non soltanto un tempo lungo per applicarli, ma benanche moltissimi milioni, dai quali non si può sperare un frutto ragionevole subito.

Le migliorie negli immobili consistono specialmente nello stato perfetto delle linee, nel numero dei binari di servizio, nelle stazioni, nelle aree coperte per le riparazioni e la custodia del materiale rotabile e delle merci, nella quantità e qualità dell'acqua disponibile, ecc., ecc., e generalmente da tutte quelle disposizioni atte a diminuire le spese di manutenzione e quelle riflettenti le manovre nelle stazioni per la composizione e scomposizione dei treni, ed il carico e lo scarico delle merci, ecc., ecc.

I perfezionamenti tecnici nel materiale rotabile e nei congegni meccanici in generale potrebbero citarsi forse a centinaia. A mo' d'esempio gli apparecchi (che funzionano già peraltro in varie stazioni italiane) mercè i quali lo stesso Capo di una stazione può *personalmente* aprire e chiudere gli scambi d'una stazione senza muoversi dal suo posto di osservazione e continuando ad impartire i suoi ordini, non soltanto con *grande economia di personale* ma più ancora con *insuperabile sicurezza* nel servizio. — Altro esempio, la sostituzione al materiale rotabile attuale il quale ha un *peso morto* eccessivo rispetto al carico che può ricevere, ed è inoltre disadatto pel passaggio nelle curve, con vetture e vagoni dei tipi americani recenti mercè i quali si possono ridurre di quasi *un terzo* le spese propriamente afferenti alla trazione dei convogli, e rendere assai meno ingombre le stazioni. — E così tanti altri perfezionamenti ed innovazioni tecniche.

In quanto alla grossa quistione delle riduzioni del numero degli impiegati; dessa è molto delicata e va trattata con garbo ed umanità, perchè al certo non è ammissibile che si riducano allo stato di miseria tante e tante famiglie. Però bisogna risolverla perchè così non va, e tanto lo Stato quanto le Società sprecano moltissimi milioni ogni anno, che potrebbero essere impiegati assai meglio in altro modo.

Felicemente vi è la risorsa delle nuove linee che si aprono ogni anno, e se tanto il Governo quanto le Società vorranno applicare rigorosamente il principio di non ammettere impiegati nuovi e di servirsi invece per le nuove ferrovie del personale già in servizio, in capo a 6 o 7 anni si otterranno (tenuto conto anche dei morti e dei giubilati) dei risultati soddisfacentissimi. E dico soddisfacentissimi specialmente perchè con questo provvedimento si potrà anche migliorare la sorte degli impiegati *subalterni* senza fare andare in malora le Società.

Impiegati pochi ma ben pagati ed affezionati, questa è la base fondamentale di qualsiasi azienda industriale. Ma si avrà il coraggio e la costanza di non ammettere nuovi impiegati?!

Che il numero degli impiegati delle nostre grandi Amministrazioni ferroviarie sia poi sproporzionato con i servizi che dessi rendono, risulta indiscutibile con l'esame delle statistiche di molte ferrovie estere (specialmente tedesche, svizzere e belghe) le quali amministrano linee in condizioni pressochè corrispondenti alle nostre, e le esercitano al certo non meno regolarmente delle nostre. Fra queste si può citare la Società del Gottardo, la quale anzi impiega molto personale italiano o di razza italiana (1) ed esercita linee di una difficoltà grandissima, sia a cagione del traffico enorme, sia più ancora a cagione delle intemperie, valanghe, frane, inondazioni, numerosissimi tunnels, ecc., ecc. Insomma il Gottardo (2) si trova al certo in condizioni assai peggiori della *media* delle linee italiane al punto di vista di un esercizio economico, ed intanto il confronto fra il numero degli impiegati da essa adoperati e quella della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula riesce assai sfavorevole alle tre Società italiane.

(1) E si nota questo fatto della *razza*, perchè molti ritengono erroneamente che gl'impiegati di razza latina valgono meno degli impiegati tedeschi, inglesi, ecc., ecc. Invece tutto dipende dal modo di organizzarli e di comandarli.

(2) Il Gottardo esercitò nel 1890 le sue linee con una percentuale del 52.3 per cento sui prodotti lordi; e negli anni precedenti, ossia prima della crisi italiana o del rincaro dei carboni, ecc., con percentuali anche inferiori al 50 per cento.

Notisi infatti che questi confronti non possono logicamente stabilirsi in base al numero d'impiegati *per chilometro esercitato*, ma bensì al *traffico* e quindi al numero dei convogli-chilometri giornalieri (1). Ed infatti sarebbe assurdo il confronto di *un chilometro* del Gottardo sul quale vi è un movimento corrispondente ad un prodotto lordo annuo di quasi 49,000 lire, con *un chilometro* della Mediterranea, Adriatica o Sicula, le quali hanno un traffico medio rispettivamente di 25,650 lire (1890-91), di 21,391 lire (1891) e di 11,777 lire (1890-91). Ed inoltre che nei detti confronti bisogna anche non tener conto del personale delle *Amministrazioni centrali* per le considerazioni esposte precedentemente (2).

Orbene non tenendo conto degli impiegati che costituiscono le Amministrazioni centrali (3) i quantitativi d'impiegati, *per ogni 100 chilometri convogli giornalieri*, risultano dalle ultime statistiche:

a) *Mediterranea*, chm. 4787 — 46,127 impiegati e 73,052 convogli-chilometri giornalieri; e quindi un numero medio di impiegati per ogni 100 chilometri-convogli, di 63

b) *Adriatica*, chilometri 5220 — 38,310 impiegati e 66,628 convogli-chilometri giornalieri; e quindi un numero medio di impiegati per ogni 100 chilometri-convogli, di 57

c) *Sicula*, chilometri 743 — 3485 impiegati e 6712 convogli-chilometri giornalieri; e quindi un numero medio di impiegati per ogni 100 chilometri-convogli, di 53

d) *Gottardo*, chilometri 266 — 2122 impiegati e 5920 convogli-chilometri giornalieri; e quindi un numero medio di impiegati per ogni 100 chilometri-convogli, di 35

Con questi confronti con la ferrovia del Gottardo risulta che il numero complessivo di circa 93,376 impiegati (4) che trovansi ora al servizio delle tre grandi Società italiane *potrebbe* essere ridotto di circa un terzo con una economia *annua* approssimativa di 24 milioni di lire per lo Stato e le Società, e che andrebbe anche in parte agli stessi impiegati *dei quali si potrebbero migliorare sensibilmente così le condizioni*.

Da queste varie semplici esposizioni di fatti, i quali verificandosi potrebbero riuscire cotanto benefici al paese in generale al Governo e alle Società (5), risulta evidente che non potendosi per ora pensare nè al riscatto nè alla vendita delle ferrovie, una soluzione logica del grave problema, potrebb'essere quella di assicurare alle Società una vita

(1) Se si conoscesse il numero degli assi-chilometri, i confronti sarebbero ancora più esatti, ma risulterebbero anche più svantaggiosi per le Società italiane.

(2) Per ogni 100 chilometri di linee, ossia non compreso l'Amministrazione centrale e le officine, la Mediterranea ha 866 impiegati, l'Adriatica 658, la Sicula 404 ed il Gottardo 685; ma non bisogna dimenticare che i prodotti lordi chilometrici delle 4 reti considerate sono rispettivamente di 25,655 lire, di 21,391 lire, di 11,777 lire e di 49,000 lire.

(3) Ossia 2,147 per la Mediterranea, 2,927 per l'Adriatica, 370 per la Sicula e 177 pel Gottardo.

(4) *Stabili;* ossia non compresi gli *avventizi*.

(5) Negli ultimi esercizii conosciuti, i prodotti complessivi delle tre reti compreso gl'introiti a rimborso di spesa sono ascesi, per la Mediterranea a L. 121,043,732.85 per l'Adriatica a L. 111,396,877.15 e per la Sicula a L. 8,750,798.56. E quindi complessivamente a lire 241,191,428.56. — D'altra parte le spese tutte (compreso quindi il 10 per cento sui prodotti diminuito dei corrispettivi per l'uso del materiale rotabile e di esercizio) sono risultate rispettivamente di lire 84,039,945.44 per la Mediterranea, di L. 75,412,946.51 per l'Adriatica e di lire 6,964,924.89 per la Sicula. E quindi complessivamente di lire 166,417,816.84.

La percentuale *media* di esercizio per le tre reti risulta adunque del 68.99 per cento; e se questa media fosse ridotta al 56.99 per cento l'*economia* complessiva (fra il personale ed i miglioramenti da noi accennati) risulterebbe di lire 28,942,971.45; ossia di circa 29 milioni all'anno.

assai più lungo e di ottenere in compenso da esse (1) la rinunzia di tutti i diritti che ora vantano per quanto si riferisce agli *Allegati B* ed alle *Casse patrimoniali*.

Potrebbesi anche, anzichè prolungare la vita delle Società, aumentare le *percentuali* sui prodotti ora in loro favore, oppure combinare insieme i due sistemi; ma è da notarsi che in questi casi i *proventi attuali dello Stato verranno a diminuire* e tenuto conto delle condizioni finanziarie presenti, bisognerà imporre nuove tasse al paese in sostituzione del mancato utile sulle ferrovie.

* * *

Con la costruzione progressiva della sua rete ferroviaria, il nostro paese sta accumulando insensibilmente una *Riserva* della quale non tutti si rendono conto. Ed invero con la scadenza di tutti gli antichi contratti di concessione e di riscatti — ossia fra 50 o 70 anni al più, a seconda dei casi — si troverà *ammortizzato* il *capitale d'impianto e di arredamento* di tutte le nostre ferrovie.

Lo Stato si troverà allora in possesso di un patrimonio colossale (2), e potrà a suo talento od estinguere una parte ragguardevole del Debito pubblico od impiegare il reddito corrispondente di questo patrimonio ad una sensibilissima riduzione delle tariffe.

Di questi benefici godranno i nostri pronipoti, pei quali in gran parte ora noi peniamo tanto per completare la nostra rete ferroviaria; nello stesso modo per altro che penarono i nostri nonni ed i nostri padri per darci dei beni assai più apprezzabili; cioè l'indipendenza e l'unità della patria.

Laboremus. *Ing.* ALFREDO COTTRAU.

IL NUOVO PROGETTO PER LA FERROVIA DEL SEMPIONE

Nel n. 40 del *Monitore* abbiamo accennato al nuovo progetto per la ferrovia del Sempione, presentato al Dipartimento federale delle ferrovie, secondo il quale verrebbe abbandonata, in vista delle difficoltà finanziarie e tecniche, la costruzione di un grande *tunnel*, e verrebbe invece applicata la *crémaillière* Abt, la quale ha fatto ottima prova in parecchi impianti ferroviari di montagna.

A questo proposito l'egregio ing. Guido Paravicini, che fece parte di un Comitato per la ferrovia del Sempione, ha diretto alla *Perseveranza* una lettera nella quale appoggia questo nuovo sistema. Crediamo far cosa grata ai nostri lettori riproducendola, sia per l'importanza dell'argomento discusso come per la competenza in materia dell'egregio autore.

Eccola:

« Le molte fasi per le quali è passato il progetto della ferrovia attraverso al Monte prediletto da Napoleone, i tentativi ripetuti più volte da ormai 30 anni, sempre abortiti, quantunque appoggiati da uomini di valore e potentissimi, come Gambetta, lasciano ben poca speranza che possa vedervisi eseguita una linea a sistema interamente normale. Le condizioni poi presenti della questione ferroviaria in Italia peggiorano sempre più la situazione del valico del Sempione, non permettendo di nutrire alcuna lusinga di un sussidio anche limitato e ridotto a cifre di gran lunga inferiori a quelle accordate al Gottardo. Si deve per conseguenza ammettere che, se vogliamo toglierci dal regno dei sogni, ed avviarci sopra una via pratica, atta a condurre alla meta in un periodo non lunghissimo, è indispensabile adottare un sistema economico, capace di superare pendenze, e, quale è l'Abt, già sicuro e provato per numerose applicazioni.

(1) Beninteso questa è un'opinione esclusivamente personale del compilatore di questo studio, il quale ignora assolutamente se (?) una soluzione come quella accennata sarebbe accettata dalle Società.

(2) Probabilmente circa 40,000 chilometri di linee ferrate, le quali valutate in media (tenuto conto dei traffici enormi che si avranno allora) anche a sole lire 300,000 a chilometro, dànno un totale di 12 miliardi.

« D'altra parte, l'adozione del sistema accennato risponde perfettamente al concetto, al quale la scienza ferroviaria progredita consiglia di informare le ferrovie, quello di specializzarne il tipo a norma delle difficoltà di costruzione e del traffico presunto in ciascuna linea. E qui appunto si sarebbe adottato un sistema, che riduce sentitamente il costo di una ferrovia alpina, quale è quella del Sempione, mentre presenta una potenzialità sufficiente a sfogare il movimento presunto per essa. Nè è da temersi troppo che abbiano poi i traffici ad aumentare in modo che la linea diventi ad essi insufficiente, giacchè vediamo a prova non avere il Gottardo raggiunte le 48,000 lire di prodotto lordo chilometrico preventivate che da pochi anni, mentre d'altra parte i miglioramenti tecnici ogni giorno vanno permettendo traffici più intensi sulle ferrovie, per cui le potenzialità si vanno accrescendo sempre.

« Col progetto attuale avremo dunque una ferrovia sufficiente al bisogno, e per ora la sola attuabile: conviene all'Italia favorirne l'esecuzione? Per me la risposta non è dubbia. Avere un passaggio intermedio al Gottardo ed al Cenisio, aprirà sfogo ai nostri prodotti specialmente agricoli nel Vallese e nei Cantoni attigui; creerà un concorrente ai due passi citati, e li obbligherà a ribassi di tariffe ed agevolezze di esercizio tutte a nostro favore, giacchè la rete italiana, ora quasi eccessiva al bisogno interno, reclama sfoghi e congiunzioni coll'estero, se vuol veder accresciuto il suo traffico e reso produttivo l'enorme capitale in essa impiegato, dal quale ricava un reddito meschinissimo. I commerci e le industrie nostre, e perfino il miglioramento morale del nostro popolo, hanno, in ultima analisi, molto a guadagnare dalle ripetute e facilitate comunicazioni colle nazioni ricche e progredite del centro d'Europa, checchè ne pensino taluni arrabbiati protezionisti nostri.

« Ammessa l'utilità dell'opera, il Governo dovrebbe accordare senza difficoltà quanto gli si domanda. Spenderà 93,000 lire all'anno ad opera compiuta, pel chiesto sussidio chilometrico delle L. 3,000, ma guadagnerà durante i lavori sulle spese di costruzione, dopo sulle linee di pianura di sua proprietà per l'accresciuto traffico. Supponiamo che aumenti appena di L. 15,000 al chilometro la sola linea Novara Domodossola, lunga 90 chilometri, ne avrà un profitto di L. 371,000, calcolando soltanto la sua quota del 27 1|2 per cento, portata dalle Convenzioni ferroviarie. Infine, darà lavoro ai molti operai occupati nelle costruzioni che ora ne scarseggiano.

« Dopo lo Stato, è indubbio che il vantaggio maggiore sarà per la nostra Milano. Essa dunque non deve stare colle mani alla cintola, come avviene spesso allorquando si tratta di interessi suoi, specie se di natura economica e grossi. Speriamo non continui in quella condotta quasi indifferente, oggetto spesso di sarcastici appunti da parte delle città sorelle. Si metta tosto a studiare seriamente la questione a mezzo di uomini competenti, e determini un programma della condotta da tenersi tanto verso il Governo che verso i promotori della nuova gran linea. Nello studio però, a mio debole avviso, deve portar viste larghe, accontentarsi di ottenere che si faccia la ferrovia da valicare il monte, giacchè il traffico, una volta sceso nel centro della valle del Po, dovrà pur far capo ad essa, qualunque siano per ora le vie d'accesso. Esso stesso col tempo imporrà i raccorciamenti, se veramente utili.

« Milano poi nella questione del Sempione è sicura d'aver alleata Genova; e sarà ottima cosa che si accordi con essa per un'azione comune ».

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

(Dal discorso elettorale dell'on. CADOLINI)

L'on. ing. Cadolini, in un banchetto offertogli dagli elettori di Casalmaggiore, ha pronunciato un discorso nel quale ha particolarmente trattata la quistione finanziaria. Ne riproduciamo integralmente la parte che riguarda le

costruzioni ferroviarie, argomento interessante per il nostro periodico, e che, per l'autorità e la competenza che tutti riconoscono nell'ex-presidente della Commissione del bilancio assume una speciale importanza:

« Ed ora due parole sulle costruzioni ferroviarie.

« Vi sono le linee di grande traffico internazionali, come quelle fra Genova e i valichi alpini del Cenisio e del San Gottardo, linee le quali, oltrechè danno un prodotto netto molto superiore al 5 per cento del capitale impiegato nel costruirle, produssero effetti economici meravigliosi, agevolando il movimento di esportazione e di transito, che produsse incremento notevole nella ricchezza nazionale e nei prodotti delle imposte.

« Vi sono altre linee, come quelle della pianura del Po, le quali per essere poco costose e perchè raccolgono copioso il movimento di transito, arrivano ben presto a dare un prodotto netto corrispondente all'interesse del capitale impiegato. Queste due specie di strade ferrate rappresentano in realtà una trasformazione di patrimonio, e potevano farsi a carico del debito pubblico.

« Ma vi ha un'altra categoria di strade ferrate, alle quali appartengono quasi tutte le linee che restano a costruirsi, le quali non daranno alcun prodotto netto atto a compensare gli interessi del capitale impiegato. Facendole a carico del debito pubblico, cresceranno progressivamente le spese degli interessi.

« Ciò premesso, noto che presentemente le costruzioni ferroviarie si fanno press'a poco con la spesa annuale che ora vi dico.

« Costruzioni concesse alla società colla sovvenzione chilometrica, circa 50 milioni; costruzione della direttissima Napoli-Palermo, coll'emissione di obbligazioni di Stato, 50 milioni; costruzioni fatte dal Governo 30 milioni. — Sono dunque 130 milioni all'anno di costruzioni tutte a carico del patrimonio; se si potesse sostenere coi mezzi ordinari almeno la parte che è affidata allo Stato, tanto di meno crescerebbe la spesa del debito pubblico; se non si può ciò ottenere in un anno, basterebbe ottenerlo progressivamente in due o tre anni.

« Alla fine questa delle strade ferrate non è una quistione teorica, è una quistione di fatto. Se si devono costruire strade ferrate per altri 600 milioni con debiti, bisogna aggiungere altri 30 milioni alla somma degli aumenti futuri delle spese permanenti che, come dimostrai, è già molto elevata.

« Il debito patrimoniale fu accresciuto a dismisura, di modo che la spesa per il servizio degli interessi dei diversi debiti, comprese le sovvenzioni alle società ferroviarie, da 563 milioni che era nel 1887-88 aumentò a 637 milioni nel 1891-92, cioè crebbe di 74 milioni in quattro anni.

« Questo è il fatto che più di tutti sgomenta; perocchè all'aumento del debito patrimoniale, si collega l'aumento degli interessi, ed a questo si collega l'aumento delle imposte; e siffatti aumenti sono come tre anelli d'una catena che non si spezza.

« Ecco perchè, mentre tutti ammettono che le strade ferrate decretate, niuna esclusa, devono essere costruite, si vorrebbe che almeno una parte di esse, quelle costruite dallo Stato, fossero a carico del debito pubblico.

« I debiti fatti in larga misura costrinsero a ricorrere all'estero producendo effetti disastrosi per l'economia del paese. Un tempo si sostenne da esimi economisti che il credito è cosmopolita, che perciò si possono senza tema contrarre debiti all'estero. Ma l'esperienza pur troppo dimostrò quanto possa nuocere l'obbedire abusandone a siffatte dottrine. La Francia contrasse grossi debiti, ne fece assai più di noi, ma li fece all'interno. Così essa non si trova nelle difficoltà in cui fu posta l'Italia di dover ogni anno acquistare l'oro per pagare gli interessi sui mercati stranieri. — Noto inoltre che la rendita emessa all'estero tende a ritornare in paese, e così i privati esportano altro oro per farne l'acquisto. La conseguenza di ciò si è l'aggio sull'oro e la sparizione della valuta metallica.

« Ecco perchè si ha ragione di credere che la principale cura sia quella di non fare più debiti, sotto veruna forma; di utilizzare di poi le maggiori entrate, anzichè in nuove spese, negli ammortamenti, nel creare un avanzo che dia elasticità al bilancio, nel preparare le riforme tributarie e nel migliorare le condizioni economiche, dalle quali discende sempre l'incremento delle entrate ».

IL SERVIZIO PROVVISORIO FERROVIARIO
PER L'INTERRUZIONE DI CORNIGLIANO

Ad un violento articoletto, pubblicato nel *Caffaro* del 15 corrente, nel quale si deplorava e si denunciava come esosa una sopratassa per il servizio speciale in tramvia da Genova a Sestri, in causa dell'interruzione di Cornigliano, la *Mediterranea* ha inviato a quel giornale una risposta che riproduciamo volentieri, perchè le ragioni in essa contenute valgono a giustificare l'Amministrazione, ed a trarre a migliori e più benevoli giudizi il pubblico:

Le aspre censure che vengono mosse con criteri molto superficiali contro l'Amministrazione ferroviaria circa la sopratassa che essa esige per lo speciale servizio instituito a mezzo della tramvia fra Genova e Sestri Ponente, durante l'interruzione di Cornigliano, non possono rimanere senza una risposta che ragguagli il pubblico sul vero stato delle cose.

Il servizio speciale di cui trattasi non costituisce un monopolio per l'Amministrazione, perchè il viaggiatore ha libera scelta di servirsi dei numerosi trams che a brevissimi intervalli si succedono in un senso e nell'altro lungo la via fra Genova e Sestri.

Egli è certo adunque, che se il viaggiatore, ad onta della lamentata sopratassa, preferisce valersi del servizio speciale ferroviario, è perchè vi trova la sua comodità.

Difatti l'aver garantito il posto a sedere in una carrozza di tramvia, senza la noia di attendere sulla strada il passaggio dei trams addetti al pubblico servizio coll'incertezza di trovarvi posto; l'avere assicurata la coincidenza coi treni partenti da Sestri Ponente; l'essere esonerato dalla visita daziaria alle barriere di Genova, Sampierdarena e Sestri; l'agevolezza di spedire il proprio bagaglio direttamente in consegna del personale ferroviario, sono tali vantaggi di cui il viaggiatore non può a meno di riconoscere l'importanza.

Riguardo alla misura del corrispettivo, si tenne anche calcolo del prezzo ordinario del biglietto, poichè le spese del servizio speciale non sono compensate dalla semplice sopratassa, come facilmente appare dal sommario accenno alle seguenti spese, cui l'Amministrazione ha dovuto sobbarcarsi:

Impianto di binario e scambi di diramazione del tram alla stazione di Sestri Ponente per mettere in diretta comunicazione i due servizi;

Canone giornaliero di lire 25 al Comune di Sestri per l'occupazione dell'area pubblica in dipendenza dell'impianto suddetto;

Indennità di scorta alle guardie daziarie per evitare la visita alle barriere;

Adattamento delle vetture tramviarie estive ad uso furgone pel trasporto dei bagagli;

Spesa fissa per ogni furgone di bagagli, qualunque sia il quantitativo dei colli trasportati per corsa, spesa che bene spesso non viene coperta dalle sopratasse introitate;

Aumento di personale tanto a Genova P. P. che a Sestri Ponente per adibirlo a questo speciale servizio.

Ed altre spese di minor rilievo si ommette di specificare a solo scopo di brevità.

A dimostrare poi l'erroneità degli apprezzamenti cui addivennero coloro che trovarono argomento per combattere la tariffa in quistione nel semplice raffronto con quella normale dei trams, basterà far presente che questo servizio

speciale venne assunto dalla Società tramviaria per conto della Ferrovia, a detrimento del proprio servizio ordinario, impiegandovi le migliori e più comode carrozze, e rinunziando al prodotto, che è pure rilevante, dei posti in piedi sui terrazzini, che servono invece per depositarvi gratuitamente i bagagli a mano e gli oggetti che possono aver seco i passeggieri.

L'Amministrazione confida che questi schiarimenti indurranno il pubblico a più equo giudizio, ed a riconoscere che essa, indipendentemente dal diritto che le compete in forza dell'art. 126 delle tariffe, ha più curato l'utile e la comodità dei viaggiatori che il proprio interesse.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 14 ottobre (N. 241). — **R. Decreto 21 agosto 1892** col quale si modifica l'elenco delle strade provinciali di Macerata.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Linea Genova-Asti.
(Galleria del Cremolino).

Da informazioni nostre sappiamo che procedono con molta alacrità i lavori della Galleria del Cremolino lunga m. 3.400 circa.

Nel prossimo mese di novembre avverrà l'incontro delle due perforazioni: quella dell'imbocco verso Acqui e quella verso Genova.

Essendosi quasi ultimati gli altri lavori del tronco Asti-Acqui-Ovada resta così assicurata l'apertura del tronco stesso per il venturo mese di giugno, conformemente a quanto è stabilito nella legge del 1888.

><

La nuova stazione di Saluzzo.

Oggi, 22, ha luogo una visita alla nuova stazione di Saluzzo, alla quale intervengono pel Governo i sigg. ing. Pesapane e Crosa, per la Mediterranea gl'ing. Valgussa e Goggi. Scopo della visita è di constatare lo stato dei lavori, e farsi un concetto dell'epoca nella quale la nuova stazione potrà essere aperta al pubblico servizio.

><

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona.
(Prossima apertura del tronco Spilimbergo-Gemona).

C'informano da Udine che i lavori del tronco da Casarsa a Spilimbergo (ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona) sono pressochè ultimati, per cui si ritiene che entro la prima quindicina di dicembre prossimo il tronco medesimo possa venire aperto al pubblico esercizio.

Prima dello scadere del corrente mese si procederà alle prove statiche e dinamiche delle travate metalliche del ponte sul Cosa e di quelle minori eseguite lungo il tronco e poscia si provvederà per la visita di ricognizione che deve precedere l'apertura all'esercizio.

><

Linea Valsavoia-Caltagirone.
(Domanda di concessione per l'apertura all'esercizio).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, per aderire alle vive premure dei Municipi interessati, ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici di aprire al pubblico esercizio il tronco della ferrovia *Valsavoia-Caltagirone*, compreso fra Scordia e Caltagirone, alcun tempo prima del 23 dicembre p. v., data fissata dal contratto per l'apertura di quel tratto di linea.

Le condizioni cui la Società delle predette ferrovie si sottoporrebbe per l'anticipazione della quale trattasi, sarebbero le stesse da essa proposte ed accettate dal Ministero per l'anticipazione dell'apertura all' esercizio del tronco Sampieri-Modica, della ferrovia Siracusa-Licata. Perciò l' esercizio verrebbe fatto ad esclusivo rischio e pericolo della Società fino alla data del 23 dicembre p. v., addossandosi essa per intero le spese di esercizio ed incassando per proprio conto il prodotto; rinunziando al sussidio per l' esercizio ed al corrispettivo della costruzione stabilito dalla convenzione di concessione della linea.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda al 1° ottobre 1892).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° ottobre 1892 della grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100 in costruzione, lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia in appalto all'Impresa Luigi Vaccari:

	Dal 1° agosto al 30 stesso mese	Dal principio dei lavori al 30 settembre 1892	Lavoro a farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore	96.25	2,345.56	5,754.44
» superiore	149.62	2,142.11	5,957.89
Calotta	110.50	1,631 —	6,469 —
Strozzo	163.70	1,490.50	6,609.50
Piedritti	93.79	1,227.60	6,872.40
Grande sez. compl.	85.73	1,212.61	6,887.39
Cunettone	—	198.20	7,901.80
Muratura:			
Calotta	105.34	1,590.10	6,509.90
Piedritti	94.79	1,220.60	6,879.40
Arco rovescio	—	—	—
Cunettone	—	198.20	7,901.80

Lato nord. — La roccia in cui si scava l'avanzata è sempre formata da calcare schistoso a straterelli, con noduli di calcite e con intercalati sottili strati di marna argillosa.

Lato sud. — L'avanzata si scava sempre nel calcare compatto, ma a strati rotti con interposizione di melma argillosa, per cui ne conseguono frequenti scoscendimenti alla fronte di attacco. A m. 910 dall'imbocco la melma interposta al calcare è diminuita notevolmente.

Nel mese di settembre sono arrivati sul sito i nuovi serbatoi dell'aria compressa da aggiungere agli attuali, sia a nord che a sud, per l'ampliamento degl'impianti di perforazione meccanica; e sono pure arrivati i tubi sia per la condottura dell'aria che per la condottura forzata dell'acqua per il nuovo canale sul versante sud: mancano però ancora i compressori.

><

Linea Parma-Spezia.
(Galleria del Borgallo sul tronco Borgotaro-Guinadi).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° ottobre 1892, dello scavo e delle murature della galleria del Borgallo, della lunghezza di m. 7709.54 (in sotterraneo) in costruzione nel tronco da Borgotaro a Guinadi, della ferrovia Parma-Spezia, in appalto all'Impresa Piatti Alarico.

Scavo:	A tutto agosto	In settembre	Totale	A farsi
Avanzata superiore	7,138.00	49.00	7,187.00	522.54
Avanzata inferiore	7,201.30	33.70	7,235.00	474.54
Calotta	7,089.50	54.10	7,143.60	565.94
Strozzo	7,046.55	36.45	7,083.00	626.54
Piedritti	7,023.30	40.00	7,063.30	646.24
Sezione completa .	7,000.70	35.60	7,036.30	673.24
Muratura:				
Calotta	7,075.27	47.10	7,122.40	587.14
Piedritti	7,021.30	37.48	7,058.78	650.76
Arco rovescio . . .	6,998.20	35.10	7,033.30	676.24

Versante Parma. — Lo scavo d'avanzata presenta sempre una roccia argillosa schistosa di color bleu, mista a trovanti di arenaria. Poche acque sono scaturite sia nell'avanzamento e sia nell'allargamento in calotta; e piuttosto sensibili sono le pressioni che si presentano sulla armatura della calotta in costruzione.

Versante Spezia. — Continua, come per il passato, lo scavo in materie schistose colore bruno compatto nell'avanzata superiore e nell'avanzamento del cunicolo inferiore. Il gaz, che erasi manifestato in discreta quantità nell'avanzata inferiore, negli ultimi giorni di settembre accennò a diminuire in modo sensibile, mentre è leggermente aumentato nell'allargamento della calotta.

I lavori hanno proceduto discretamente per quanto riguarda la costruzione della calotta; ma non così quella dei piedritti e dell'arco rovescio. Anche nel mese di settembre la ventilazione fu deficiente.

La situazione degli altri lavori del tronco Borgotaro-Guinadi è la seguente: *Espropriazioni*: sono complete.

Versante Parma. — Le opere d'arte ed i muri sono ultimati, ad eccezione del manufatto alla progressiva 657. I fabbricati sono pure compiuti, ad eccezione del rifornitore in corso di avanzata costruzione.

Versante Spezia. — Tutte le opere d'arte sono complete, ad eccezione del muro di accompagnamento a valle della spalla Parma del ponte sul Verdosina, e del parapetto del muro di sostegno a valle della stazione di Guinadi. Si è completato l'accesso al piano dei soffitti del fabbricato viaggiatori nella stazione di Guinadi. Le opere di consolidamento sono ultimate tanto nel versante Parma che in quello Spezia.

><

Linea Salerno-San Severino.
(Situazione lavori del tronco Fratte-Capezzano).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Fratte e Capezzano, in appalto all'Impresa Rocco D'Alessandro, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° ottobre 1892.

Lo scavo e le murature della grande galleria elicoidale delle Fratte, della lunghezza di m. 2396.03, colle tratte artificiali, e di m. 2379 in sotterraneo, presentava il seguente stato di avanzamento: *Scavo:* avanzata, ultimato il 25 maggio 1892; allargamento in calotta, ultimato il 17 agosto 1892; strozzo, ultimato il 17 settembre p. p.; piedritti m. 2293.90; regolamento metri 2277.30. *Muratura:* calotta, ultimata il 7 settembre p. p.; piedritti m. 2272.30; arco rovescio m. 169.35.

Le *espropriazioni* sono compiute; i *movimenti di terra* sono finiti; le *opere d'arte*, i *fabbricati* ed i *muri di sostegno* sono pure compiuti, meno poche opere di finimento; le *opere di consolidamento* sono finite, ad eccezione di quella dell'argine fra le progressive 6998-7015, del quale è stato eseguito soltanto lo sbancamento delle materie franate.

><

Conferenza internazionale per gli orari.

La Conferenza internazionale per stabilire, come di consueto, l'orario estivo delle comunicazioni internazionali fra le ferrovie di tutta l'Europa, secondo la deliberazione dell'ultima conferenza di Budapest, avrà luogo a Bruxelles verso la metà del prossimo dicembre. A tale conferenza prenderanno pure parte i delegati del nostro Governo e quelli delle due Reti Mediterranea e Adriatica. Vi saranno circa 75 amministrazioni ferroviarie rappresentate.

><

Linea Lecco-Colico.
(Fabbisogno di materiale).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il fabbisogno del materiale metallico, occorrente per l'armamento del tronco da Bellano a Colico, della ferrovia *Lecco-Colico.*

La quantità di detto materiale risulta dal seguente prospetto riassuntivo:

	Numero	Peso (tonnellate)
Rotaie da m. 12	2,180	941.760
» » 11.94	340	146.146
» » 9	56	18.144
» » 6	20	4.320
» di lunghezza speciale . . .	—	12.220
Totale rotaie tonn.		1,222.590
Ganasce	5,200	41.600
Chiavarde	10,500	7.770
Piastre	35,900	77.185
Arpioni	72,900	30.618

><

Appalto ad unico incanto dei ferri minuti per armamento dei tronchi delle linee Parma-Spezia e Faenza-Firenze.

Alle ore 10 ant. del 31 ottobre corrente, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi all'Ispettore Generale delle Strade Ferrate si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento dei *tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi* e *Ronca-Borgo S. Lorenzo* delle linee Parma-Spezia e Faenza-Firenze, in due lotti:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere di acciaio dolce	1,393.20	121,200
	Piastre di ferro	1,425.41	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	233.57	52,400
	Arpioni di ferro	898.71	

Cauzione: Pel 1° lotto: provv. L. 6,100; def. 12,200
» 2° » » » 2,700; » 5,300

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal Capitolato speciale di appalto 11 agosto 1892.

Luoghi di consegna: stazione di Ghiare Berceto (sul vagone); stazione di Borgotaro (accatastati); stazione di Guinadi (accatastati); stazione di Borgo S. Lorenzo (sul vagone).

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di

conto dello Stato, edizione 10 maggio 1892, e di quello speciale in data 11 agosto 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell' ufficio contratti del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Progetto di una ferrovia d'allacciamento della Napoli-Cuma con la Caserta-Napoli.

C'informano da Napoli che l'ingegnere Ferdinando Rossi ha recentemente presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima d'una ferrovia destinata ad allacciare la linea Napoli-Cuma colla ferrovia principale in esercizio Caserta-Aversa-Napoli e Caserta-Cancello-Napoli, con diramazione da Afragola a Casal di Principe, della quale il predetto ingegnere domanderebbe la concessione di costruzione e di esercizio.

Del suindicato progetto daremo alcuni cenni tecnici sommari in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Messina.

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Messina è ritornata sulla questione riguardante l'ingrandimento e la sistemazione di quella stazione ferroviaria, con impianto del binario d'allacciamento al porto, almeno fino allo spiazzo di fronte ai magazzini generali ed alla Dogana.

Premesso che malgrado le promesse di tanti Ministeri la questione è sempre allo stato di studio, e che pertanto le merci sono sempre obbligate a subire le spese di un doppio movimento ed i relativi ritardi, la predetta Camera ha deliberato di rivolgere, come infatti ha rivolte, vivissime istanze al Governo affinchè senza indugio si provveda a questo urgente bisogno del commercio, adottando la soluzione proposta dall'Ispettorato governativo, mandato dal Ministero dei Lavori Pubblici, nel giugno p. p., a studiare sul posto il problema di collegamento della stazione col mare, che si otterrebbe spingendo la ferrovia oltre il canale S. Carlo, sotto gli spalti della Cittadella, e tornando con giro in curva, con opere avanzate nel fosso delle Pagliarelle, e portando il binario in linea parallela alla banchina innanzi ai magazzini generali ed alla Dogana.

><

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.
(Orario invernale).

Col giorno 21 ottobre u. s. è andato in vigore l'orario invernale per la Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. Detto orario durerà a tutto il 30 giugno 1893.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto, compilato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali riguardante la esecuzione di lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Trinitapoli della linea *Bologna-Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 66,315 ammettendo che all'esecuzione delle spese si possa provvedere colle norme di cui alla prima parte dell'art. 65, del capitolato di esercizio, prefiggendo per il loro compimento il termine di un anno;

2. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Bodoni per la condottura d'acqua al rifornitore della stazione di Lecco, nella ferrovia da *Bergamo a Lecco;*

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità si possa approvare un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo all'esecuzione di lavori di sistemazione del burrone a valle dell'acquedotto al chilometro 243.755, della linea *Eboli-Metaponto* fra le stazioni di Ferrandina e di Pisticci; ammettendo che all'esecuzione dei lavori pel cui compimento sarebbe assegnato il termine di un anno si possa provvedere in economia.

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere:

a) su di un progetto di transazione concordato dalla Amministrazione Governativa coll'Impresa Ghiglione allo scopo di tacitare le vertenze sollevate in occasione della liquidazione finale e del collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa stessa per la costruzione dei lavori del tronco Nucetto-Priola, della ferrovia *Ceva-Ormea;*

b) sul progetto delle opere d'incanalamento, imbrigliamento e rimboschimento del torrente Piazzi e dei suoi affluenti, studiato dall'Ufficio del Genio Civile di Catanzaro allo scopo di difendere la ferrovia *Catanzaro-Sant'Eufemia* nel tratto compreso fra Marcellinara e Sant'Eufemia. La spesa considerata nel suddetto progetto ammonta a lire 300,000.

><

Illuminazione elettrica delle nuove Officine di Torino.

A complemento dell'articolo, pubblicato nel precedente numero, per l'illuminazione elettrica nelle nuove Officine di Torino, Porta Susa, dobbiamo aggiungere che, per la parte elettrica, l'impianto è stato studiato dal compianto Ing. Capo del Servizio dei telegrafi sig. comm. M. Maroni, ed eseguito, dopo il decesso del prefato comm. Maroni, sotto la sorveglianza dell'Ufficio Centrale dei Telegrafi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Carrati per il consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilometri 4.090 e 4.320 della ferrovia Avellino-Benevento;

Convenzione col signor Auricchio per la costruzione di alcuni muretti di cinta a distanza ridotta della linea Castellammare-Cancello;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Sandrini per l'ampliamento della stazione di Cerea della linea Mantova-Legnano;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Albanese per la costruzione del tronco Lercara-Fumeto della linea Messina-Patti-Cerda.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Nizza-Cuneo. — In merito a questa ferrovia riproduciamo una corrispondenza da Nizza alla *Perseveranza* la quale contiene informazioni che torneranno utili ai nostri lettori:

« Il Comitato formatosi da molto tempo per occuparsi di questa ferrovia, che per la regione nizzarda avrebbe una importanza commerciale ed industriale di prim'ordine, è un po' demoralizzato pei continui ostacoli che il Governo francese gli oppone.

Il Comitato si mise d'accordo colla Parigi-Lione-Mediterraneo per istudiare il progetto definitivo del tronco Nizza-

Sospello. Secondo questo progetto, la linea, partendo da Nizza risalirebbe nella valle del Paglione sino a Lucerane, donde, col mezzo d'una galleria, passerebbe nella valle della Bevera, superiormente a Sospello. Questo tracciato è tutt'altro che il più diretto ed il più economico, per recarsi ai confini italiani; tuttavia esso è il solo che ottenga l'approvazione del Governo, e ciò perchè presenterebbe molti vantaggi dal lato strategico. Inutile dissimularlo; il Governo non farà mai nulla per questa linea, se non per riguardo alla strategia. Tutte le rimostranze degli abitanti della regione nizzarda, gli articoli dei giornali comprovanti l'utilità della linea, non servono a nulla. Che si provi che essa può essere utile per trasportare le truppe nei punti più indicati per una operazione tattica, ed allora, non dubitate che il sussidio governativo non si farà attendere altro.

Il Comitato redigerà un memoriale al Ministero dei Lavori Pubblici, ringraziandolo dell'appoggio avuto (se realmente lo si avrà) nel progetto del primo tronco Nizza-Sospello, ma nel medesimo tempo si pregherà il Ministro di lasciar continuare la linea nella valle della Roja, affinchè possa andare a raggiungere quella che gli Italiani stanno costruendo da Tenda a Cuneo.

Il Comitato spera che i deputati di questo dipartimento non tralasceranno in qualsiasi circostanza di far valere gli interessi della regione, i quali esigono che la linea si spinga fino ai confini italiani.

Però io dubito fortemente che le speranze dei signori del Comitato non si realizzeranno per un bel pezzo. C'è troppa corrente d'opposizione nelle sfere governative per questa ferrovia. V'è chi ha sussurrato ch'essa sarebbe molto utile all'Italia per importare in Francia con maggior rapidità e minor spesa i suoi prodotti. E capirete che questa è una ben brutta raccomandazione per un Governo protezionista come il francese!

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. — Dal *Mattino* di Napoli apprendiamo che il marchese Pepe ha ritirata la cauzione prestata alla Provincia per ottenere il sussidio di un progetto di ferrovia da Napoli a Piedimonte d'Alife.

Resta ora il progetto d'Aniello-Tessitore e Romano, e sembra che fra pochi giorni la concessione sarà un fatto compiuto.

Con voto recente, quasi tutti i Comuni interessati hanno fatto premura al Governo ed al Consiglio Superiore perchè non sia più oltre ritardata l'esecuzione del tracciato D'Aniello-Tessitore e Romano, il più conforme ai bisogni di quelle contrade.

Il capitale che occorrerà per l'esecuzione di questa ferrovia ammonta a circa 8 milioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di settembre 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di settembre 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Settembre	1891
Passeggieri trasportati .	Num.	140,290	151,338
» introito . .	L.	445,000	507,250.66
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	620	619
» introito . .	L.	52,800	56,142.74
Bestiame trasportato . .	Capi	8,145	13,757
» introito . . .	L.	32,000	50,221.57
Merce trasportata . .	Tonn.	72,900	59,292
» introito . . .	L.	780,000	628,610.41
Introito complessivo . .	»	1,310,000	1,242,225.38
» chilometrico. .	»	4,924.81	4,670.02
Proventi diversi . . .	»	45,000	47,126.54
Introito generale . . .	»	1,355,000	1,289,351.92
Spesa complessiva . .	»	610,000	554,772.99
» chilometrica . .	»	2,293.23	2,085.61
Introito netto	»	745,000	734,578.93

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie nelle Indie inglesi. — Le cifre qui sotto segnate indicano lo sviluppo progressivo della rete ferroviaria nelle Indie inglesi, dalla sua origine, nel 1853, a tutto l'esercizio 1891-92.

La lunghezza è in miglia inglesi (1610 metri)

Anni	Miglia	Anni	Miglia
1853 . . .	20	1873 . . .	5,695
1854 . . .	71	1874 . . .	6,228
1855 . . .	170	1875 . . .	6,519
1856 . . .	273	1876 . . .	6,833
1857 . . .	288	1877 . . .	7,322
1858 . . .	429	1878 . . .	8,212
1859 . . .	626	1879 . . .	8,493
1860 . . .	839	1880 . . .	9,308
1861 . . .	1,588	1881 . . .	9,892
1862 . . .	2,336	1882 . . .	10,145
1863 . . .	2,550	1883-84	10,828
1864 . . .	2,967	1884-85	12,000
1865 . . .	3,373	1885-86	12,376
1866 . . .	3,569	1886-87	13,387
1867 . . .	3,936	1887-88	14,377
1868 . . .	4,016	1888-89	15,241
1869 . . .	4,295	1889-90	16,097
1870 . . .	4,775	1890-91	16,977
1871 . . .	5,077	1891-92	17,564
1872 . . .	5,370		

Ferrovie Russe. — Il Ministero delle vie di comunicazione ha accettato in massima il progetto della così detta *Ferrovia del Mar Nero.*

La nuova linea, lunga circa 300 *verste*, partirebbe da Nova-Sinope, giungendo per Suchum sino a Novororsisk.

Il commercio se ne avvantaggierebbe assai.

Notizie Diverse

Ufficio Internazionale ferroviario. — Il Consiglio federale a Berna, nella sua seduta del 18 corrente, ha eletto il consigliere federale Droz a direttore dell'Ufficio internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia.

Una tariffa comune internazionale pei trasporti ferroviarii. — In seguito ad un voto espresso dal Congresso internazionale ferroviario tenuto ultimamente a Pietroburgo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel Belgio sta studiando un progetto di tariffa comune internazionale pel trasporto diretto delle merci a grande velocità, la quale tariffa sarà sottoposta all'esame dei delegati delle diverse amministrazioni delle Strade ferrate di Europa.

Nel suaccennato voto il Congresso di Pietroburgo esprimeva la convinzione che la uniformità delle tariffe doveva certamente sviluppare le relazioni internazionali, e che apparteneva al Belgio, ch'è in rapporto diretto con tutte le ferrovie dell'Europa, di prendere l'iniziativa di questa importante riforma.

Il ponte sul Po a Trino. — La Deputazione provinciale di Novara, nella seduta del 14 ottobre, ha deliberato di porre all'appalto i lavori pel ponte sul Po a Trino, e fra breve sarà pubblicato il relativo concorso.

Si compie in tal modo un voto del Monferrato, che da lungo tempo desiderava una comunicazione coll'Oltre-Po. Come è noto, era stato votato per legge un ponte sul Po; la sua ubicazione diede luogo a lunghi dibattiti fra le varie Provincie interessate, e si risolse poi la questione colla costruzione di due ponti, l'uno a Trino, l'altro a Crescentino.

Con questo ponte, vengono aperti ai prodotti del Monferrato i mercati del Vercellese e del Novarese.

Per l' illuminazione elettrica nel Vogherese. — Gli ingegneri Oliva, Marzara e Garrone, che avevano presentato un progetto di derivazione d'acqua al colatore dell'Agognetta per uso di forza motrice destinata alla illuminazione elettrica di 25 Comuni della Lomellina, del Vogherese e del Tortonese (1), hanno stipulato il 16 corr., presso la Prefettura di Pavia, l'atto d'obbligazione per l'attuazione del progetto stesso, ed ora si costituirà legalmente la Società e saranno tosto incominciati i lavori.

Nuovo modo d'impedire le incrostazioni nelle caldaie a vapore. — Secondo l'*Engineering* nel pubblico tecnico a Londra desta grande interesse un procedimento per ismaltare la superficie interna delle caldaie, allo scopo d'impedire le incrostazioni, nonchè le corrosioni.

Esso è stato sperimentato per questi tre ultimi anni, e diverse Ditte assicurano di averne avuto ottimi effetti. Gli esperimenti continuano, e se si ottiene definitivamente il risultato sperato, l'ingegneria ne avrà un gran guadagno. Intanto si è formata una Compagnia anonima per comprare i brevetti e applicare il procedimento in questione; la sua direzione provvisoria comprende R. Burnwelle, Capo della Fairfield Shipbuilding, e Engineering Co., A. Steward, fabbricante di tubi in ferro malleabile, Graham Hardie Thomson, negoziante in ferro, R. Maclaren, fonditore di tubi, e I. Draper, chimico.

Marina mercantile a vapore. — Pubblichiamo la lista delle principali Compagnie marittime col numero dei piroscafi che posseggono ed il tonnellaggio complessivo che stazzano:

Compagnia	Bandiera	Numero navi	Tonn. (brutto)
British India	Inglese	103	239,635
Peninsulare	Id.	36	216,887
Messagg. Maritt.	Francese	61	202,522
Norddeut. Lloyd	Tedesca	66	197,169
Navigazione Generale . . .	Italiana	106	170,755
Ambur. Americana	Tedesca	56	165,427
Transatlantica	Francese	66	167,427
Wilson-Line	Inglese	86	158.089
Lloyd Austriaco	Austriaca	73	128,359
White-Star-Line	Inglese	20	95,704
Pacific-S. N.	Id.	36	95,832
Transatlantica	Spagnuola	34	94,163
Cunard-Line	Inglese	26	85,913

I vapori più grandi del mondo sono i seguenti: *City-of-Paris*, 10,508 tonnellate; *City-of-New-York*, 10,508 tonn.; *Mejestic*, 9861 tonn.; *Teutonic*, 9686 tonn.; *Fürst-Bismarck*, 8874 tonn. (questo stupendo piroscafo, uscito recentemente dai cantieri tedeschi, appartiene alla Società Amburghese, la quale, per far concorrenza al Norddeutscher Lloyd, lo adibirà fra breve alla linea Napoli-Genova-New-York); *La Touraine*, 8863 tonn.; *Normandie*, 8716 tonn.; *City of-Rome*, 8144 tonn.; *Umbria*, 8128 tonn. e l'*Etruria* di 8120 tonnellate.

In questa lista non è ancora compreso il piroscafo *Campania*, varato da pochi giorni or sono sul Clyde per conto della *Cunard-Line*.

Il *Campania* sarà il piroscafo più grande del mondo dopo il *Great-Eastern*. Basta dire che è lungo 189 metri, largo 19,88 e la sua stazza brutta è di 12,000 tonnellate di spostamento.

Premiazione di invenzioni relative alle Strade ferrate. — L'*Eisenbahn Zeitung* annuncia che l'Unione delle Strade ferrate germaniche ha distribuito così i premi offerti nel 1890 per le invenzioni relative alle Strade ferrate:

7500 marchi al signor Von Borries, di Hannover, per perfezionamenti alle locomotive Compound;

3500 marchi al signor Giorgio Westinghouse giovane, per perfezionamento al suo freno ad aria compressa;

3000 marchi al signor Paolo Langbeim, di Saroouno, per un apparecchio per trasformare le vetture di scartamento normale in vetture a scartamento ridotto;

1500 marchi al signor M. Wedler, di Madeburgo, per un apparecchio di protezione per gli operai tornitori;

1500 marchi al signor M. Volkmar, di Strasburgo, per un perfezionamento degli assi mobili.

Dei premi furono pure deliberati a delle opere di argomento relativo alle Strade ferrate.

Il commercio dell'Austria-Ungheria. — Il movimento complessivo degli scambi commerciali dell'impero austro-ungarico per i primi otto mesi dell'anno corrente è rappresentato da 119,689,815 quintali metrici di merci e da n. 1,113,371 colli, restando inferiore di 8,514,081 quintali al movimento avvenuto nel corrispondente periodo del 1891, però con n. 14,724 colli in più.

Distinguendo l'entrata dalla uscita delle merci, si hanno rispetto all'anno precedente queste differenze:

	genn. agosto 92		diff. sul 91
Importazioni . . .	36,352,210	quint.	— 2,460,080
Esportazioni . . .	83.337,605	»	— 6,054,001
	119,689,815	quint.	— 8,514,081

I piccoli colli di merci furono in quest'anno n. 607,586 all'importazione, con soli 396 in più del 1891; e all'esportazione n. 505,785 con aumento di 14,328.

Il canale Emiliano. — In questi giorni si stanno ultimando gli studi pel progetto definitivo del canale Emiliano. Questa grandiosa opera progettata dall'Ingegnere Capo del Genio Civile di Ferrara, cav. Italo Maganzini, qualora fosse integralmente eseguita come fu ora progettata, sarebbe la più grande opera d'irrigazione mondiale, sia per la portata del canale e per la sua percorrenza, che per la estensione dei terreni soggiacenti per irrigazione.

La lunghezza del canale dalla presa alla Becca sul Po fino a San Mauro di Romagna, sponda sinistra del Marecchia, ove il canale ha termine, misura 301 chilometri. I terreni irrigati dal canale si estenderebbero per 742,210 ettari. I manufatti principali nel canale maestro sarebbero 1100.

L'escavo porterebbe un movimento di terra di metri cubi 43,561,473.22. Si avrebbe un'occupazione stabile di terreno per metri quadrati 17,000,000. Per i rilevati arginali si dovrebbero impiegare metri cubi 8,144,275.75 dell'escavo, portando la rimanente materia dell'escavo, sia in terreni depressi oppure in altri da espropriarsi provvisoriamente per i depositi.

Il canale, nel suo percorso, attraverserebbe 48 fiumi o torrenti principali, 420 secondari, 569 strade carreggiabili e 15 strade ferrate, mantenendosi in rettifilo perfetto per 271 chilometri ed in curva per 30 chilometri.

Le provincie di Piacenza, Parma, Reggio, Mantova, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna e Forlì avrebbero i 742,210 ettari di terreno dominati dal canale, e perciò irrigabili.

Il canale Emiliano avrebbe doppia portata del canale Cavour. La pendenza del canale assegnata dal progetto sarebbe di 15 centimetri per chilometro, e perciò la massa d'acqua sarebbe più che sufficiente ai bisogni dell'irrigazione di tutta la zona sottostante.

Ma, per condurre a termine questa grandiosa ed utilissima opera occorrerebbero circa 200 milioni, somma più che rispettabile, spaventevole in Italia.

Questi 200 milioni andrebbero divisi così:

Espropriazioni, 20 milioni; movimenti di terra 50 milioni; opere alla presa 10 milioni. I rimanenti 120 milioni sarebbero assorbiti dalle opere d'arte.

Dinanzi all'enorme somma occorrente, è certo che bisognerebbe studiare un piano pratico finanziario, il quale fosse di facile esecuzione. Il Governo non può, nelle attuali condizioni finanziarie, anticipare la somma, le Provincie interessate, anche con la migliore loro buona volontà, non sono in condizioni tali da potersi sobbarcare ad un peso simile.

(1) Vedi n. 34 del *Monitore*, pag. 538.

Non resterebbe che affidare l'esecuzione del lavoro ad una società di capitalisti, come si fece per il canale Cavour, costituendola concessionaria, per una data epoca, delle derivazioni d'acqua per le irrigazioni; lasciando il solo pagamento dei 20 milioni delle espropriazioni a carico delle Provincie interessate, ognuna per quella quota occorrente, in ragione dell'occupazione eseguita nel proprio territorio.

Certo sarebbe un lavoro colossale eminentemente utile per l'agricoltura, in una delle più belle plaghe d'Italia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Fabbisogno * di materiale metallico per l'armamento del tronco Bellano-Colico della ferrovia Lecco-Colico;

L. 15,300 per provvedere all'impianto di quattro cordoni telegrafici ad un conduttore, coperti di piombo, nelle gallerie Moro, Castello, Ferruccino, Ferruccio e Riccio, fra le stazioni di Pescara e di Torino di Sangro, della linea Bologna-Otranto, in sostituzione dei fili telegrafici sociali esistenti;

L. 14,600 per provvedere al rifacimento in acciaio di chilometri 2.007 di binario in ferro, modello 2 ex A. I. fra le progressive 1.238 e 3.245 della ferrovia da Palazzolo a Poratico;

L. 5375 per provvedere alla rimozione della piattaforma girevole del diametro di m. 15 esistente nella stazione di Roma (Porta Maggiore) e pel suo collocamento in opera nella stazione di Orte;

L. 1870 per la costruzione di un cavalcavia pedonale al chilometro 40.220.50, fra le stazioni di San Polo e di Tivoli della linea Roma-Sulmona;

Progetto dei lavori occorrenti per l'impianto di un binario-tronco per deposito delle locomotive nella stazione di Foggia e per lo spostamento della grue idraulica esistente fra il secondo ed il terzo binario di corsa nella medesima stazione della linea Bologna-Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 14,580, oltre a L. 41,302.71 per materiale metallico di armamento, per il rifacimento in acciaio con modello 1° tipo ferrovie complementari da m. 12 a 14 traversi per campata, di m. 1,618.43 armati con mod. H in ferro, nella linea Cantalupo-Cavallermaggiore e di n. 4 deviatoi nelle stazioni di Bruno, Castelnovo Belbo, Calamandrana e Mussotto;

L. 1700 per provvedere alla ricostruzione dei muri frontali al ponte sul fosso Anello, situato al chilometro 306.590 della linea Cecina-Volterra;

L. 1160 per provvedere al prolungamento del binario di carico diretto ed allo spostamento di comunicazione nella stazione di Valenza, lungo la linea Alessandria-Mortara;

Progetto dei lavori occorrenti per l'impianto di una piattaforma usata ed il prolungamento di un tratto di binario nelle officine di Milano, onde agevolare il movimento dei veicoli in riparazione nelle officine stesse.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 8000 per costruzioni arginello e cunetta di guardia fra le stazioni di Montanaro e Soverato;

L. 5700, per costruzione opere di difesa alla sponda destra del torrente S. Vincenzo al km. 454.800.50 fra Saline e Lazzaro.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori di ricostruzione ponticello in muratura sul cavo Plezza presso il Casello 46 della linea Alessandria-Arona. Importo L. 4100. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 25 andante, ore 10 ant.

Appalto lavori di allargamento del sottovia di Cedrate presso la stazione di Gallarate. Importo L. 20,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 31 ottobre andante. Ore 10 antimeridiane;

Costruzione impalcatura metallica pel sottovia di Cedrate presso la stazione di Gallarate. Importo L. 17,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 31 ottobre andante. Ore 10 antimeridiane.

Ministero dei Lavori Pubblici (31 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Fornitura * di ferri minuti per armamento dei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi e Ronca-Borgo S. Lorenzo delle linee Parma-Spezia e Faenza-Firenze.

4. — Gare aggiudicate.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto ad unico incanto per la fornitura di dieci segnali, ecc. (V. « Informazioni » del n. 41, pag. 646), fu aggiudicato definitivamente alla Ditta Larini Nathan e C. di Milano, col ribasso del 21.75 0|0 su L. 22,100;

Appalto ad unico incanto per la fornitura di scambi semplici e relativi crociamenti (V. « Informazioni » del n. 40, pag. 630), fu aggiudicato definitivamente alla Ditta Rizzo Luigi di Modena, col ribasso del 17.05 0|0 su L. 23,115.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione del 15 corr.). — Con la Ditta James Menzies e Comp. di Glascow per fornitura di n. 10,000 tubi bollitori in ferro per locomotive;

Con la Ditta Laurenti Carlo di Torino per fornitura di n. 30,000 lime assortite in acciaio fuso;

Con la Ditta Pietro Capponcini di Montevarchi per fornitura in opera di serramenti occorrenti ai fabbricati compresi nel tronco Bracciano-Capranica della linea Roma-Viterbo;

Con la Ditta Nicolini Giorgio e C. di Firenze, per fornitura di m.l. 6000 di tela cerata stampata per soppedanei delle carrozze, e m.l. 2000 di tela cerata stampata color cenere per i cieli delle carrozze;

Con la fallita Morino Tomaso di Milano per fornitura di chilogrammi 40,000 di dadi di ferro greggi;

Con la Ditta Pietro Capponcini di Montevarchi, per fornitura in opera dei serramenti occorrenti ai fabbricati compresi fra le progressive 58.235.69 e 65.390.37 della linea Roma-Viterbo;

Con la Ditta Agusti Giovanni, per la fornitura di massi di Pietrabissara, occorrenti per il ricarico pile verso Torino del ponte sulla Bormida presso Alessandria.

— *(Seduta del Comitato del 21 ottobre).* — Con le Aciéries du Rhin de Rurhort per fornitura di 400 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e *tenders;*

Con la Bochumer Verein für Bergbau und Gussthal fabrikation per fornitura di acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e *tenders;*

Con la Ditta Della Rosa Ferdinando di Napoli per costruzione viadotto in muratura fra le stazioni di Ascea e Pisciotta;

Con la Ditta Gervaso Giuseppe di Valenza per esecuzione opere di difesa a rinforzo fondazione 1ª e 4ª pila del ponte sul Po presso Valenza;

Con la Ditta Maisano Francesco di Reggio Calabria per impianto fermata definitiva di Reggio Città;

Con la Società Alti Forni, fonderie ed acciaierie di Terni per fornitura di tonnellate 8272 di rotaie d'acciaio fuso;

Con la Ditta Montemurro Pietro di Potenza per sistemazione trincea in frana fra Baragiano e Picerno.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Fontana-Liri (27 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione delle murature del fabbricato e del camino per l'impianto delle caldaie a vapore nel nuovo Polverificio di Fontana-Liri. Importo L. 54,000. Cauzione L. 5400. Lavori compiuti in 120 giorni.

Prefettura di Cremona (29 ottobre, ore 10 ant., licitazione privata fra Società cooperative). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'arginatura sinistra di Po, detta di Cava Tigozzi, Basse di Picenengo e Corpi Santi di Cremona, che staccasi dal ciglione di Spinadesco e termina a valle, impigliandosi alla strada argine-passeggio nel sobborgo di Porta Po di Cremona. Importo L. 53,265.

Prefettura di Rovigo (31 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ribatto d'argine con sistemazione di banca e sottobanca e difesa frontale in sasso a sinistra di Po, in località Froldo di Stienta (limitatamente alle opere in sasso e muratura). Importo L. 56,680. Cauz. provv. L. 3000.

Genio Militare di Milano (31 ottobre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione dei fabbricati costituenti l'ex-Monastero delle Salesiane, e costruzione di fabbricati nuovi nei terreni del detto Monastero in Como per l'accasermamento provvisorio del presidio di detta Piazza. Importo L. 68,000. Cauz. L. 6800. Lavori compiuti in giorni 80.

Amministrazione provinciale di Ancona (2 novembre, ore 12 meridiane, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di serie, sussidiata dallo Stato, detta Scheggia (m. 6730) dall'abitato di Gaville a 700 m. fino al confine della provincia Umbra. Importo ridotto L. 210,058.79.

Municipio di Artena (2 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione del Cimitero comunale. Importo ridotto L. 22,495.25 (V. n. 41).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (3 novembre, ore 10 ant, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di scogliera pel prolungamento del molo occidentale del Porto di S. Remo. Importo L. 207,200. Cauz. provv. L. 14,000. Cauz. definitiva il decimo.

Prefettura di Aquila (4 novembre, ore 2 pom., licitazione privata fra Società cooperative). — Appalto dei lavori di rettifica della strada nazionale degli Abruzzi n. 51, costituenti una variante per la lunghezza di m. 754.77, compresa fra la piazza San Nicola nell'abitato di Pettorano sul Gizio ed il ponticello Vicenne, al progetto del 3° tronco della rettifica della strada stessa. Importo L, 51,030. Cauz. L. 1200.

Municipio di Allumiere — Roma — (9 novembre, ore 10 ant.. 1ª asta). — Appalto dei lavori seguenti in 3 lotti:

1° lotto: Fognatura, selciatura e condotta d'acqua. Importo L. 84,998.72. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. L. 8500.

2° lotto: Abbeveratoio. Importo L. 1267.28. Cauzione provvisoria L. 100. Cauz. def. L. 200.

3° lotto: Lavatoio. Importo L. 2407.38. Cauz. provv. L. 100. Cauz. def. L. 200.

Lavori compiuti in otto mesi.

Municipio di Pisa (15 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto di tutte le opere e lavori occorrenti per la costruzione delle nuove fonti per acqua potabile. Importo L. 92,350. Cauzione provv. L. 5000. Cauz. def. L. 10,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Territoriale Artiglieria — Spezia — (4 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **olio**: Chilog. 1000 di lino cotto a L. 1.30; chilog. 1500 d'oliva ordinario a L. 1,20. Cauzione L. 310. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni definitive.

Ministero della Marina. — Pasquale Alfieri, Napoli: discrostante Alfieri, L 5400;

N. Odero, Sestri Ponente: verricello a vapore, L. 4000;

Società Metallurgica Italiana, Livorno: tubi di ottone e di rame, L. 226,680;

Fratelli Feltrinelli, Milano: legno pino laricio, L. 34,354.39;

Bramante Riccardo, Rivoli Veronese: legno quercia, L. 77,019.44;

Tencrani David e Baresso Alfredo, Spezia: carta e oggetti di cancelleria, L. 9204.90;

Società Anonima delle Ferriere italiane, Roma: trasformazione di ferro vecchio in nuovo, L. 69,804;

Giovanni De Luise, Napoli: viti e punte di ferro ed ottone, L. 43,203.83;

Società cooperativa di produzione, Sampierdarena: 9 apparati motori per barche a vapore, L. 59,100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 15	8bre 22
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 664.50	662
» » Mediterranee	» 548	542
» » Sicule.	» 615	615
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo Marsala-Trapani . .	» 320	320
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 548.50	550.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 300.50	300.50
» » Centrale Toscana. . .	» 519	519
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 446.50	444.50
» » Meridionali	» 302	302
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 303.50	303.50
» » » serie *B*. . . .	» 305.50	305
» » » 1879	» 298.50	298.50
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Nord-Milano	» 260	261 50
» » Meridionali Austriache .	» 329	329.50
» » Gottardo 4 %. . . .	» 103	103

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

31 ottobre. — **Funicolare Como-Brunate.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 7 1/2 pom. in Como.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,980.65	14,648.75	2,985.60	1,312.45	3,410.40	6,314.65	8,226.60	5,904.05	2,960.70	5,361.85	4,021.60	1,114.65
Bagagli e Cani.	91.15	321.50	41.60	15.10	65.20	49.55	60.95	83.95	41.60	89.50	49.70	7.90
Merci a G. V. e P. V. Accel.	711.45	5,430.45	212.25	180.15	612.25	113.80	180.65	226.80	615.25	721.65	465.20	74.25
Merci a P. V..	4,918.20	6,047.60	1,418.75	2,024.65	1,318.25	48.60	2,503.50	2,009.25	2,013.80	2,360.25	1,315.25	760.25
Totali	10,701.45	26,448.30	4,658.20	3,532.35	5,406.10	6,526,60	11.371.70	8.224.05	5,631.35	8,533.25	5,851.75	1,957.05

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,532,889 01	1,521,265 29	+ 11.623 72	66,052 43	89,732 58	— 23,680 15
Bagagli e cani. . . .	70,430 48	69,048 16	+ 1,382 32	1,591 69	3.352 13	— 1,760 44
Merci a G.V. e P.V. acc.	455,458 01	476,282 77	— 20,824 76	21,133 84	33,546 78	— 12,412 94
Merci a P. V. . . .	1,680,743 08	1,582,203 88	+ 98,539 20	79,342 96	119,273 57	— 39,930 61
TOTALE .	3,739,520 58	3,648,800 10	+ 90,720 48	168,120 92	245,905 06	— 77,784 14

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1892.*

Viaggiatori	15,190,374 93	14,499,048 58	+ 691,326 35	595,511 44	999,854 01	— 404,342 57
Bagagli e cani. . . .	623,669 83	596,470 11	+ 27,199 72	14,439 82	33,587 81	— 19,147 99
Merci a G. V. e P.V. acc.	3,176,442 35	3,128,435 84	+ 48.006 51	108,117 24	197,123 25	— 89,006 01
Merci a P. V. . . .	15,427,901 46	14,312,742 13	+1,115,159 33	592,902 57	1,183,865 05	— 590,962 48
TOTALE .	34,418,388 57	32,536.696 66	+1,881,691 91	1,310,971 07	2,414,430 12	—1,103,459 05

Prodotto per chilometro

della decade.	892 27	878 59	+ 13 68	185 36	372 02	— 186 66
riassuntivo	8,212 45	7,834 50	+ 377 95	1,445 39	3,652 69	— 2,207 30

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	91,506 00	1,946 00	10,968 00	152,545 00	639 00	257,604 00	609 00	423 00	1892 . . . L. 257,604 00
1891	95,926 00	1,721 00	10,845 00	138,750 00	1,357 00	248,599 00	609 00	408 00	1890 . . . » 231,165 00
Differenza nel 1892	— 4,420 00	+ 225 00	+ 123 00	+ 13,795 00	— 718 00	+ 9,005 00	»	+ 15 00	*Differ.* in + 26,439 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1892					
1892	1,014.594 00	20.827 00	128,861 00	1,167,935 00	8,566 00	2,340,783 00	609 00	3,844 00	1892. . . L.2,340,783 00
1891	1,008.681 00	18,777 00	122,448 00	1,165,508 00	10,547 00	2,325,561 00	609 00	3,819 00	1890. . . » 2,278,985 00
Differenza nel 1892	+ 5,913 00	+ 2,050 00	+ 6,413 00	+ 2,627 00	— 1,781 00	+ 15,222 00	»	+ 25 00	*Differ.* in + 61,798 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	24,124 00	26 00	1,670 00	8,415 00	10 00	34,245 00	247 00	139 00	1892 . . . L. 34,245 00
1891	17,139 00	150 00	1,106 00	4,799 00	258 00	23,452 00	178 00	132 00	1890 . . . » 21,980 00
Differenza nel 1892	+ 6,935 00	— 124 00	+ 564 00	+ 3,616 00	— 248 00	+ 10,793 00	+ 69 00	+ 7 00	*Differ.* in + 12,265 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1892					
1892	231,721 00	2,256 00	15,075 00	60,974 00	777 00	310,803 00	228 00	1,363 00	1892 . . . L. 310,803 00
1891	171,804 00	1,531 00	10,329 00	43,894 00	1,346 00	228,904 00	150 00	1,526 00	1890 . . . » 180,220 00
Differenza nel 1892	+ 59,917 00	+ 725 00	+ 4,746 00	+ 17,080 00	— 569 00	+ 81,899 00	+ 78 00	— 163 00	*Differ.* in + 130,583 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1. 2 cl.
		(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross	Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria	—	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres	—	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich)	Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
		Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese)	Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare	Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare	Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens	Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens	Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
			Pranzo	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet)	Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
		1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève	—	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian	—	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains	—	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry	—	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane	—			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino	—	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
								1. 2. cl.
Torino	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo	—	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa	—	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli	—	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona	—	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi	—	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze	—	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli	Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.		Club-Train	1.2. cl.	
Napoli	Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma	—	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino	Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)					
Brindisi	Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli	—	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo	—	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova	—	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino	Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	8 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian	—	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève	—	8 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
		1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
					Déjeun.		Pranzo	
					1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet)	Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens	Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare	Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare	Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese)	Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar					3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich)	Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres	—	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: **da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.**

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 135
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 51
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara . 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti . 12
21 ponti e pontic. per la diram. Valleluuga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata . . 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr. Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza . 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno 60
2 ponti sul *Corderole* . . . . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo e Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila . 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A). municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Staziono Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sũe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Gruppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rescigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anaclerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orto, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazz rin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m*. 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2060
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belloni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32294
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2100
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi . . . 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 653
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sanzobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e nella provincia di Mantova . . . 113156
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondaria Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde.*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 29 Ottobre 1892. Num. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° ottobre 1892.

La mancanza di spazio non ci permise di dare un dettagliato ragguaglio, negli scorsi mesi di luglio ed agosto, sullo stato d'avanzamento dei lavori nelle nuove linee, la di cui costruzione è affidata alla Società Mediterranea.

Riassumeremo impertanto ora brevemente i dati più interessanti che si riferiscono alla costruzione dei lavori stessi al 1° ottobre corr.

Circa le linee già aperte all'esercizio nell'anno in corso e che sono il tronco Rocchetta-Monteverde, della linea Avellino-Rocchetta; la Sparanise-Gaeta; la Velletri-Terracina; la Roma-Segni; la Cornia-Piombino, e la Cuneo-Saluzzo, diremo solo che continua in tutte regolarmente l'esercizio, e che si sono eseguite e si stanno eseguendo quelle poche opere di finimento che ancora mancavano all'atto della visita di ricognizione e che devono ultimarsi prima del collaudo definitivo da parte del Governo.

Si fa eccezione per la linea Cuneo-Saluzzo, nella quale, come è noto, la nuova stazione di Saluzzo è tuttora in costruzione. Venne però constatato dai funzionari governativi, all'uopo delegati, che la Società Mediterranea ultimò in tempo opportuno i lavori del 1° periodo, che consistevano nella costruzione del piazzale e relativi binari della tettoia e del piano terreno del fabbricato viaggiatori adibito al pubblico servizio, nonchè dei raccordi colle linee di Moretta e Savigliano. Resta ora che le Amministrazioni governativa e sociale decidano d'accordo pel momento più opportuno per l'apertura al pubblico servizio di detta nuova stazione in luogo della attuale.

Per le altre linee ancora in costruzione: *a*) Genova-Ovada-Asti; *b*) Roma-Viterbo; *c*) Avellino-Monteverde, ecco quanto possiamo dire:

LINEA GENOVA-OVADA-ASTI.

1° Tronco Polcevera-Mele. — I *movimenti di terra* sono eseguiti per 4|5 del totale.

Le *opere d'arte minori* per oltre 5|6, essendone costruite 52 sul totale di 61.

Le *opere d'arte speciali*, consistenti in 14 grandi viadotti, sono completamente ultimate per metà; l'altra metà può ritenersi eseguita per 4|5.

Le *gallerie* di questo tronco, in totale n. 17 e della lunghezza complessiva di m. 7067, sono avanzatissime. Infatti se ne hanno 8 completamente finite per una lunghezza di m. 2317; le altre 9, lunghe in complesso m. 4750, possono ritenersi eseguite per il 66 0|0 circa.

Dei *fabbricati* in genere di questo tronco non mancano che 6 caselli e l'edifizio viaggiatori della stazione di Acquasanta; i rimanenti sono od ultimati, od in corso avanzato di costruzione.

2° Tronco Mele-Campoligure. — Questo comprende la grande galleria del Turchino che, come accennammo in precedenti numeri, è lunga m. 6427.60.

Questa viene perforata dai due imbocchi e da un pozzo collocato quasi al centro della galleria, presso l'abitato di Masone.

Dall'imbocco sud (Genova) lo scavo di avanzamento si eseguisce, come è noto, con perforazione meccanica, mentre negli altri attacchi si procede coi mezzi ordinari.

Si hanno però, tanto al pozzo che all'imbocco nord (Asti), impianti meccanici per l'estrazione dell'acqua e per la ventilazione dei vari cantieri.

I lavori procedono alacremente ed al 30 settembre si avevano già m. 3726 di avanzata perforata e 3129 m. di galleria completamente finita, e scaglionati gli altri cantieri di allargamento calotta e strozzo ad opportune distanze fra quei due limiti.

Il nucleo importante che rimaneva da forare al 1° ottobre era di m. 2700 circa, diviso così: dall'imbocco sud al pozzo m. 1520; dal pozzo all'imbocco nord m. 1180.

3° Tronco Campoligure-Ovada. — I *movimenti di terra* sono eseguiti per 9|10 del totale.

Le *opere d'arte minori*, salvo qualche lavoro di finimento, sono tutte finite.

Le *opere d'arte speciali* sono 8 in tutto il tronco. Di queste, 6 sono completamente finite, ed in corso avanzato di costruzione le altre due.

Le *gallerie* sono in totale n. 9, lunghe in complesso m. 4083. Di queste n. 4 ultimate per una lunghezza di m. 766: le

altre cinque sono forate in avanzata, e sulla lunghezza totale di m. 3317 si hanno m. 2469 completamente finiti, ed il resto in progressiva costruzione di strozzo, calotta e piedritti.

Gli edifizi in genere sono in parte ultimati, in parte in costruzione avanzatissima: non vi sono che 3 case di guardia ancora da incominciare.

Le opere di sostegno e di difesa, che in questo tronco hanno una speciale importanza, essendochè la linea corre in gran parte lungo la Stura, possono considerarsi eseguite per 8|10 del totale.

4° **Tronco Ovada-Acqui-Asti.** — Questo può dirsi ultimato ad eccezione delle tratte comprendenti la galleria del Cremolino tuttora in costruzione.

Come fu accennato nel precedente numero, sperasi di poter perforare quell'importante sotterraneo, lungo metri 3401, nei primi giorni del prossimo mese di novembre. Al 1° ottobre mancavano ancora da perforare m. 280 circa di avanzata e m. 400 circa di strozzo, e poco più mancava di rivestimento, per cui la galleria era quasi completa per 3000 metri approssimativamente.

Ci riserviamo di dare in uno dei prossimi numeri maggiori dettagli su quest'importante lavoro.

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.

1° **Tronco Avellino-Paternopoli.** — *I movimenti di materia* sono completi per 9|10 del totale.

Le opere d'arte minori possono considerarsi eseguite per 7|8.

Le opere d'arte maggiori sono pure avanzatissime. Infatti delle undici comprese nel tronco, quattro sono completamente finite; sei trovansi al piano d'imposta della valle; la settima, formata dal gran ponte-viadotto in acciaio sul Calore in prossimità alla stazione di Zapio, puossi considerare eseguita per oltre un terzo per quanto riflette la parte muraria, essendo, d'altra parte, pressochè ultimata quella metallica in officina.

Gli edifici in genere sono ultimati da Avellino a Zapio; sono in corso di costruzione sulla tratta rimanente.

Delle 8 gallerie comprese nel tronco e lunghe in complesso m. 5476, ne sono ultimate 5 per uno sviluppo totale di m. 4525; le altre tre, lunghe m. 951, possono considerarsi eseguite per 2|3 circa della totale lunghezza.

Le *opere di difesa e sostegno* sono eseguite per il 66 0|0 del totale.

2° **Tronchi Paternopoli-Sant'Angelo e Sant'Angelo-Conza.** — Sono appena iniziati i lavori nella tratta Paternopoli-Montemarano e si stanno ultimando i progetti di esecuzione per il resto.

3° **Tronco Conza-Monteverde.** — Si sta costruendo una ferrovia di servizio a scartamento ridotto lungo tutto il tronco da esercitarsi con trazione a vapore che deve servire per i materiali mancando nella valle dell'Ofanto, lungo la quale si svolge la ferrovia, qualsiasi mezzo di comunicazione.

I lavori poi per la sede stabile della ferrovia sono appena iniziati nel tratto Conza-Monticchio, e consistono nella costruzione degli edifizi delle stazioni e dei caselli per dare alloggio agli impiegati ed operai.

Fra Monticchio e Monteverde hanno preso uno sviluppo maggiore. Difatti si hanno i *movimenti di terra* eseguiti per circa 1|4 del totale; le *opere minori* quasi ultimate; iniziata la costruzione di *due ponti* sull'Ofanto ed eseguita per due terzi circa la galleria detta di *Pietra dell'Olio*, unica del tronco, lunga m. 352 circa.

Linea Roma-Viterbo.

Tratta Trastevere-Cavalleggeri lunga m. 3500. — I *movimenti di terra* sono eseguiti per 8|10 ed eseguiti completamente *i manufatti e le opere di sostegno*.

La *galleria detta del Gianicolo* lunga m. 1149 è forata in piccola sezione per m. 437, ed in calotta per m. 428, e si iniziò anche lo scavo della grande sezione ed il rivestimento.

Stante la gran quantità d'acqua riscontratasi specialmente all'imbocco verso Trastevere e la qualità tutt'altro che buona del terreno, il lavoro va piuttosto a rilento, presentando serie difficoltà che obbligano a procedere con ogni precauzione.

Tratta Cavalleggeri-Bracciano lunga chilometri 40. — In questa possono dirsi ultimati tutti i lavori, ad eccezione del viadotto detto del Gelsomino presso Roma, ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Porta Cavalleggeri tuttora in costruzione.

Tratta Bracciano-Viterbo lunga chilometri 43. — Tutti i lavori sono in pieno sviluppo. I movimenti di terra eseguiti per 1|6 circa del totale.

Delle 112 opere d'arte minori 31 sono ultimate e 14 in costruzione.

Le opere d'arte maggiori tutte fondate.

È eseguita per metà circa la galleria di Bracciano lunga m. 446, e si stanno fondando i fabbricati.

Diramazione Capranica-Ronciglione lunga chilometri 8. — I movimenti di terra sono eseguiti per 1|5. Delle 22 opere d'arte minori, 5 sono ultimate, 3 in costruzione, e si lavora alle fondazioni delle opere maggiori.

Linea Varese-Porto Ceresio.

Per questa ci riferiamo alle notizie pubblicate nell'antecedente n. 42.

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI BERNA
PEL TRASPORTO DELLE MERCI SULLE STRADE FERRATE

Già prima d'ora ebbimo ad annunciare che questa Convenzione — opera laboriosissima e perseverante di ben 14 anni — sarebbe andata in vigore col principiare del prossimo 1893, poichè tutti i Governi interessati fecero luogo alle relative ratifiche, rimanendo così definitivamente costituita la grande Unione Ferroviaria.

E tale notizia ci viene adesso riconfermata, cosicchè *fervet opus* per l'imminente attuazione del massimo dei servizi internazionali basato sulla vera e completa unità legislativa: monumento giuridico nuovo e certamente fecondo di risultati e perfezionamenti congeneri.

Il coordinamento dei vigenti servizi cumulativi alla predetta Convenzione deve naturalmente andare di pari passo colla medesima. Infatti ci consta essere ormai compiuti gli studi pel nuovo Regolamento dell'importante servizio Italo Germanico il quale, con pochissime varianti, formerà il tipo dei consimili accordi colle altre Amministrazioni di ferrovie straniere.

Siffatti Regolamenti che, approvati dai Governi, costituiscono la legge del trasporto per le ferrovie e pel pubblico, conterranno il testo integrale intangibile della Convenzione e tutte le altre disposizioni complementari consentite ed ammesse nell'ambito della Convenzione stessa.

Vuolsi poi a tale riguardo por mente all'importanza della traduzione italiana della Convenzione, o, meglio, alla traduzione riassumente i due testi di essa, poichè essendo la medesima dichiarata in due testi, tedesco e francese ugualmente ufficiali, non poche difficoltà sono a superare per esattamente rappresentare nella nostra lingua i concetti che scaturiscono dalla dizione (sebbene studiatissima) delle altre due lingue così diverse nella loro indole e meccanismo; talchè il compito dell'abile traduttore sparisce, mutandosi in quello del giurista spesso preoccupantesi della rilevanza massima che in materia legislativa acquista la parola atta ad esprimere il precetto legale.

In Italia, del resto, non è nuovo lo studio di questo ramo speciale ma vastissimo del diritto, e già valenti giureconsulti se ne occuparono. Ora verrà la pratica, la quale preme assai trovi preparato il terreno, affinchè possano darsi la mano la piena cognizione della grande riforma legislativa, la dottrina guida alle menti, e la giurisprudenza che non sarà più nazionale, ma europea. *Avv.* G. Gola.

LE RIFORME DELLE TARIFFE
NELLE STRADE FERRATE AUSTRIACHE DELLO STATO

I nostri lettori avranno certamente seguito nel *Monitore* la serie degli articoli nei quali abbiamo trattato a lungo la questione delle tariffe a zone, fin da quando l'importante riforma venne esperimentata in Ungheria. Anche in Italia la modificazione delle tariffe chilometriche in tariffe a zone ha interessato vivamente gli studiosi di cose ferroviarie, ma, per quanto non mancassero gli entusiasti in teoria del nuovo sistema, esso fu accolto sempre con una certa diffidenza e, anche in considerazione della diversa disposizione della nostra Rete in confronto di quella ungherese furono sempre posti in dubbio i risultati che si sarebbero ottenuti colle nuove tariffe.

Abbiamo fatto nel *Monitore* (vedi n. 16 del 1890) una relazione precisa e particolareggiata dell'applicazione delle nuove tariffe nelle Ferrovie Austriache dello Stato, riforma la quale fu da molti giudicata inopportuna ed errata.

Ora siccome, ad onta dei soddisfacenti risultati dei primi mesi d'esperimento, il risultato finale è, come si era preveduto, sfavorevole, crediamo far cosa grata ai lettori nel riprodurre uno studio coscienzioso, fatto dal signor Alfredo Mange, membro della Direzione della Compagnia d'Orléans, sulla detta riforma, nel quale con cifre e considerazioni critiche sono esaminati i risultati del nuovo sistema dal suo inizio fino a tutto l'esercizio 1891.

In questo studio i lettori troveranno la conferma delle previsioni sfavorevoli e la giustificazione della diffidenza manifestatasi in molti per i risultati pratici delle tariffe a zone.

Ecco lo studio del signor Mange:

Le riforme delle tariffe, recentemente fatte nelle ferrovie dello Stato ungheresi hanno richiamato la generale attenzione, tanto per il loro carattere di novità quanto per le loro conseguenze, ed hanno occupato la stampa di tutti i paesi. Invece le modificazioni analoghe introdotte qualche tempo dopo nella Rete Austriaca sono passate quasi inosservate ed i loro risultati sono, finora, ignorati dalla maggior parte del pubblico. Questi risultati essendo affatto diversi da quelli ottenuti in Ungheria; sono degni di studio, ed è interessante rendersi conto per quali ragioni le diminuzioni delle tariffe, quasi identiche per la loro forma e per la loro importanza, realizzato nelle due metà di una medesima monarchia abbiano dato dei risultati affatto differenti.

Questo è l'oggetto del presente studio.

Nessuno ignora che le due parti dell'Impero Austro-Ungarico, benchè riunite sotto un medesimo scettro, godono di una autonomia quasi assoluta e in ogni cosa sostengono una rivalità la quale prova sufficientemente la poca affinità delle due razze, tedesca e magiara. In questi ultimi anni, l'Ungheria ha tentato, sul terreno economico, di disputare alla sua rivale una supremazia che le apparteneva senza contestazione, e le tariffe di trasporti sono state applicate, non senza successo, a tale disegno. La diminuzione delle tariffe dei viaggiatori realizzata al 1° agosto 1889 sulle Strade Ferrate dello Stato Ungherese e l'analoga riforma applicata il 1° gennaio 1890 alle merci, hanno avuto per effetto di sviare il traffico delle linee austriache vicine e di accaparrare alla Rete Ungherese, in parte, il movimento di transito tra la Germania e l'Italia.

Questo sensibile spostamento del traffico e la situazione d'inferiorità nella quale si trovava la regione austriaca al punto di vista delle tasse di trasporto, suscitarono nell'opinione pubblica di questa regione una corrente in favore a delle misure di difesa e sopratutto ad una diminuzione generale delle tariffe. La Camera dei Deputati, i Consigli Municipali di Vienna, Praga, Czernowitz e le Camere di commercio di Vienna e delle principali città presero delle deliberazioni in questo senso.

Il Governo credette dovere esaudire queste domande, e l'Amministrazione delle Strade Ferrate dello Stato Austriaco promulgò il 16 giugno 1890 per i viaggiatori e il 1° luglio 1891 per le merci, delle nuove tariffe comportanti delle importanti riduzioni in rapporto alle precedenti e stabilite in modo affatto differente.

Noi studieremo successivamente le nuove tariffe per i viaggiatori e per le merci, ed esamineremo i loro effetti sullo sviluppo del traffico, le loro conseguenze finanziarie per lo Stato e le misure adottate in seguito dall'Amministrazione per attenuare i dolorosi risultati ottenuti.

Tariffe per viaggiatori e bagagli.

Viaggiatori. — Anteriormente al 16 giugno 1890, le tariffe erano chilometriche, e la loro base fissata, per i treni omnibus, a kreuzer 4.75 (1) per la 1ª classe, a kr. 3 per la 2ª classe ed a kr. 2 per la 3ª classe.

Per i treni diretti, questi prezzi erano aumentati del 20 0|0; per contro, nei treni misti (*merci-viaggiatori*) erano ridotti nella medesima proporzione; inoltre vi era in questi ultimi treni una 4ª classe, tassata in ragione di kr. 1.2 per chilometro.

Oltre a questa tariffa normale vi era un gran numero di biglietti a prezzo ridotto, come: di andata e ritorno con una riduzione dal 20 al 40 0|0 (in generale 25 0|0); dei biglietti a serie di 10 o di 20, ridotti del 20 0|0; dei biglietti per operai, delle carte d'abbonamento ebdomadarie, annuali o di stagione, dei biglietti circolari, ecc.

Queste diverse riduzioni erano utilizzate in una misura considerevole, poichè nel 1888 esse avevano contribuito nella proporzione del 62 0|0 al movimento totale dei viaggiatori. Esse avevano avuto per effetto di abbassare il prezzo medio chilometrico dei viaggi nella misura seguente, nel 1887:

1ª	classe kr.	4.47
2ª	» »	2.40
3ª	» »	1.52
4ª	» »	1.2
	Media generale kr.	1.86

Inoltre, a datare dal 1° luglio 1889 erasi applicato, a titolo di esperimento, un regime speciale ad una parte del Circondario di Vienna (*linee di Neulengbach e di Tülln*), le stazioni delle quali erano riunite in un certo numero di gruppi comportanti per ogni classe un prezzo di trasporto unico, calcolati all'incirca sulla base media dell'andata e del ritorno. Questa misura aveva semplificato il servizio e dato dei risultati soddisfacenti.

Bagagli. — Era accordata una franchigia di 25 chil. di bagaglio a ciascun viaggiatore, e l'eccedenza era tassata in ragione di kr. 0.2 per ogni frazione indivisibile di 10 chilogrammi per chilometro.

Base della nuova tariffa.

La nuova tariffa è caratterizzata dalle disposizioni seguenti:

1. Ogni stazione della rete è il centro di una serie di zone di lunghezza variabile; si trovano successivamente: 5 zone di 10 chilometri ciascuna; 2 zone di 15 chilom.; 1 da 20 chilom. e 4 da 25 chilom. Al di là, cioè a partire dal 201mo chilometro, le zone hanno un'estensione uniforme di 50 chilometri e si succedono così fino all'estremità della rete;

2. Il prezzo di trasporto, invariabile nell'interno d'una medesima zona, risulta dall'applicazione d'una tassa chilometrica al numero massimo di chilometri contenuti in questa zona. Così per un tragitto compreso fra 66 e 80 chilometri (7ª zona), il prezzo è calcolato sulla distanza di 80 chilometri; tra 200 e 250 chilometri si paga il prezzo corrispondente a 250 chilom., ecc.;

(1) Ricordiamo che il fiorino austriaco ha un valore nominale di fr. 2.50 ed il kreuzer un valore di centesimi 2.5.

3. La tassa chilometrica che serve di base al calcolo del prezzo è di 1 kreuzer per la terza classe, di 2 kr. per la seconda classe e di 3 kr. per la prima classe per i treni omnibus.

Per i treni diretti queste tasse unitarie sono accresciute del 50 0|0. Non vi sono più riduzioni per i treni misti, e la quarta classe è soppressa;

4. Sono aboliti i biglietti a prezzo ridotto (*andata-ritorno, operai, abbonamenti*, ecc.). I biglietti circolari sono conservati, ma calcolati in base del prezzo normale;

5. Per i bagagli la tassa antica di kr. 0.2 per 10 chilogrammi e per chilometro è mantenuta, ma la franchigia di 25 chilogrammi è soppressa.

La nuova tariffa dei viaggiatori è concepita all'incirca secondo i medesimi principî di quella per le ferrovie ungheresi. Al punto di vista della forma, le zone austriache sono più corte di quelle ungheresi per le cinque prime e più lunghe per le altre; e differiscono essenzialmente dalle ungheresi che, mentre in questa rete non vi è più che una zona unica a partire dal 225° chilometro, in Austria le divisioni si seguono sino a 1000 chilometri.

I prezzi nella tariffa austriaca sono generalmente meno elevati che in quella ungherese per la seconda e per la terza classe (*treni omnibus*), più elevati per la seconda classe (*treni diretti*) e per la prima classe; questa differenza proviene da una parte dalla gradazione dei prezzi delle tre classi che è più rapida nella tariffa austriaca che in quella ungherese (1 : 2 : 3 invece di 1 : 1.6 : 2), e dal supplemento per i treni diretti che in Austria è del 50 0|0, mentre che in Ungheria non è che del 20 0|0 per la prima e per la terza classe e del 25 0|0 per la seconda.

Confronto con l'antica tariffa.

A) *Viaggiatori*. — Non basta, per rendersi conto della riduzione apportata dalla nuova tariffa, di confrontare la tassa chilometrica antica con quella che serve al calcolo dei nuovi prezzi, perchè questi restando invariabili nell'estensione di una medesima zona, ne segue che la base chilometrica reale differisce secondo il tragitto realmente percorso da ciascun viaggiatore.

Il prospetto seguente segna il prezzo chilometrico delle nuove tariffe per la distanza media di ciascuna zona:

	Treni omnibus			Treni diretti		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Massimo kr.	3.99	2.66	1.33	5.97	3.99	1.99
Minimo »	3.15	2.10	1.05	4.71	3.15	1.57
kr.	3.45	2.30	1.15	5.18	3.45	1.73

Ciò che, in rapporto agli antichi prezzi normali, dà la tassa media di riduzione seguente:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Treni diretti	10 0|0	4 0|0	28 0|0	»
» omnibus	28 »	23 »	42 »	»
» misti	10 »	8 »	30 »	4 0|0

Come si vede, la riduzione è lungi dall'essere la medesima per le diverse classi e categorie di treni. Ciò proviene da che:

1. Il rapporto dei prezzi delle tre classi che era primitivamente 1 : 1.5 : 2, è divenuto 1 : 2 : 3;

2. La sopratassa per i treni diretti è stata portata dal 20 0|0 al 50 0|0;

3. La riduzione afferente ai treni misti e alla quarta classe sono state soppresse.

Queste misure hanno favorito la terza classe in confronto alla prima e sopratutto alla seconda ed i treni omnibus in confronto ai treni diretti. Si può dunque prevedere che esse hanno avuto per conseguenza una diminuzione relativa dei viaggiatori nei treni diretti. Vedremo in seguito come realmente questa diminuzione siasi verificata.

In seguito alla soppressione dei biglietti a prezzo ridotto, la nuova tariffa nominale è totalmente esatta; se la si paragona alla tassa media effettiva anteriore alla riforma (noi abbiamo indicato precedentemente che essa era: nel 1887 di kr. 4.47 in prima classe; kr. 2.30 in seconda classe; kr. 1.52 in terza classe), si giunge a questo risultato, che, pur considerando i soli treni omnibus che sono i più favoriti, la riduzione reale non supera il 20 0|0 in prima classe, 40 0|0 in seconda e 30 0|0 in terza classe. Ciò non è, ben inteso, che una media, ed è facile vedere che per certi percorsi, massimamente in treni diretti, vi furono degli aumenti di prezzo. Confrontando l'antica tariffa delle *andate-ritorno* coi nuovi prezzi, si constata che questi sono più elevati, nei diretti, in quasi tutte le zone per la prima e la seconda classe e nelle due prime zone per la terza classe.

Questa situazione ha d'altronde richiamata l'attenzione del Parlamento austriaco che, quando andò in vigore la nuova tariffa, invitò il Governo a studiare la diminuzione dei prezzi della seconda classe e della sopratassa per i treni diretti, nella misura che lo permettessero i risultati finanziari della riforma (1). Questo miglioramento non fu sinora realizzato.

B) *Bagagli*. — La soppressione della franchigia di 25 chilogr. combinata col mantenere l'antica tassa di kr. 0.2 per 10 chilogr. e per chilometro, si traduce, per i viaggiatori che prima utilizzavano la totalità della franchigia, in un supplemento di kr. 0.5 per chilogr., cioè metà del prezzo del viaggio in terza classe. Sembra, però, dalla statistica delle Strade Ferrate dello Stato, che questa misura non colpisca che il 5 0|0 del numero totale dei viaggiatori, nullameno la diminuzione della tassa dei bagagli figura nel numero dei voti espressi dal Parlamento.

Risultati dell'applicazione delle nuove tariffe.

1. *Viaggiatori*. — I conti delle Strade Ferrate dello Stato recano i risultati seguenti per i tre primi semestri d'applicazione delle nuove tariffe:

2° semestre 1889	viagg.	12,081,622	
» 1890	»	17,380,799	
Aumento { assoluto	»	5,299,177	
Aumento { per cento	»	. . . . .	43.86 0|0
1° semestre 1890	viagg.	8,697,144	
» 1891	»	12,399,491	
Aumento { assoluto	»	3,702,347	
Aumento { per cento	»	. . . . .	42.57 0|0
2° semestre 1890	viagg.	17,380,799	
» 1891	»	19,509,014	
Aumento { assoluto	»	2,128,215	
Aumento { per cento	»	. . . . .	12.24 0|0

Insomma, il primo anno ha dato un aumento di 9 milioni di viaggiatori, cioè 43 0|0.

Il secondo sembra dover dare sul precedente un nuovo accrescimento del 12 0|0, ciò che porta al 62 0|0 l'aumento totale sull'anno che ha preceduto la riforma, cioè 30 0|0 per anno in media. Conviene notare che anteriormente alla riforma, l'accrescimento naturale della circolazione non era che del 4.5 0|0 all'anno, e, d'altra parte, che dal 1889 al 1891 la rete dello Stato austriaco non era cresciuta che di 130 chilometri, ossia del 2 0|0.

La riforma ha accresciuto la circolazione quasi nella medesima proporzione per tutte le distanze (2). Essa non ha, come in Ungheria, esercitato un'influenza speciale sul traffico di circondario, che era d'altronde diggià relativamente sviluppato in Austria.

Essa ha fatto variare il movimento rispetto alle singole classi, quello relativo della prima classe ha diminuito di un terzo e quello della seconda classe all'incirca della metà. Il movimento dei viaggiatori nei treni diretti ha diminuito di 1|5; l'aumento assoluto si portò quasi interamente sui treni omnibus.

(1) Notiamo pure che il Rapporto presentato alla Camera esprimeva il rammarico di vedere abbandonare la tariffa chilometrica per il sistema a zone, e che la Camera emise il voto che le delimitazioni di 50 chilometri fossero ulteriormente ridotte della metà.

(2) Il percorso medio d'un viaggiatore è stato di chilom. 38.46 nel 1889, di chilometri 38.84 nel 1890, di chilom. 38.48 nel 1891.

I prodotti relativi al movimento viaggiatori nei tre semestri accennati sono i seguenti:

2° semestre 1889		fiorini	8,943,484	
» 1890		»	8,728,700	
Diminuzione	assoluta	»	214,784	
	per cento	»	. . . . .	2.5 0|0
1° semestre 1890		fiorini	6,679,298	
» 1891		»	6,755,442	
Aumento	assoluto	»	76,144	
	per cento	»	. . . . .	1.14 0|0
2° semestre 1890		fiorini	8,728,700	
» 1891		»	9,152,042	
Aumento	assoluto	»	423,342	
	per cento	»	. . . . .	4.85 0|0

Nel primo anno vi fu dunque, in definitivo, una diminuzione di prodotto lordo di 138,640 fiorini, cioè del 2 0|0, tenendo conto dell'aumento della rete.

Il secondo anno sembra dare dei risultati un po' migliori (1); nulladimeno, in confronto all'anno che ha preceduto la riforma, l'aumento chilometrico non sarebbe che dell'1 0|0, cioè in media 0.5 0|0 per ciascuna annata 1890-91 e 1891-92. Ora, nelle due annate che hanno preceduto la modificazione delle tariffe, l'accrescimento naturale dei prodotti chilometrici era stato del 14 0|0, cioè una media del 7 0|0 all'anno.

Si deve dunque ammettere che la riforma ha prodotto una depressione sensibile dei prodotti lordi.

2. *Bagagli.* — Il tonnellaggio lordo era di 40,055 tonnellate nel 1889, di 40,156 tonn. nel 1890 e nel 1891 fu di 41,549; non ha dunque variato sensibilmente. Il percorso medio si è ridotto da 112 chilometri nel 1889 a 108 nel 1891.

Quanto al prodotto, esso è aumentato nella proporzione seguente:

Anni		Totale	Per chilometro esercitato		Per tonn. chilom. trasportata	
1889	fior.	544,360	fior.	107	kreuzer	11.29
1890	»	727,038	»	143	»	11.34
1891	»	793,057	»	156	»	17.11

Lasciando da parte l'anno intermedio, durante il quale si è compiuta la riforma, l'aumento dei prodotti tanto per chilometro esercitato che per tonnellata chilometrica di bagagli è del 50 0|0. Questo aumento porta il seguente accrescimento nell'insieme dei prodotti dei viaggiatori e dei loro accessori. Si ha in totale:

Anni		Prodotto chilometrico: Viaggiatori	Bagagli	Totale
1889	fior.	2,561	107	2,668
1891	»	2,587	156	2,743
Aumento 0|0	»	1 0|0	50 0|0	2.8 0|0

Malgrado questo, l'accrescimento annuale medio del prodotto (1.4 0|0) resta ancora inferiore di molto a quello che si verificava prima della riforma (7.1 0|0). Infine i risultati non sono stati buoni.

Confronto coi risultati ottenuti in Ungheria. — In Ungheria la riforma delle tariffe ha dato, per ciascuno dei due primi anni, un aumento medio del 170 0|0 nel numero dei viaggiatori e del 25 0|0 nel prodotto relativo.

I risultati ottenuti in Austria, con una riduzione di prezzi quasi equivalenti, sono dunque affatto differenti. Ciò dipende dalle condizioni di traffico diverse in cui si trovavano, anteriormente alla riforma, i due paesi; il lettore potrà rendersene meglio conto dal confronto seguente relativo all'anno 1888:

	Lungh. chilom. delle ferrov.: per 100 chilom. quadr. di territ.	per 10,000 abitanti	Numero annuale dei viaggi: per chilom. di linea	per abitante	Percorso medio dei viaggiatori	Proporz. dei viaggi alla periferia (meno di 25 chilom.)	Prodotto dei viaggiatori: per chilom. di linea	per viaggiatore-chilom.
	k.	k.	—	—	k.	—	fl.	kr.
Ungheria	3.8	5.5	1,150	0.7	60	25 %	1,500	2.12
Austria .	4.7	6.4	3,400	2.17	38	60 %	2,560	1.86

Gli antichi prezzi di trasporto erano notevolmente meno elevati in Austria che non in Ungheria, la riduzione delle tariffe, quantunque all'incirca proporzionalmente la stessa per i due paesi, ha prodotto minor accrescimento nel numero dei viaggi nel primo paese che nel secondo. D'altronde la circolazione era diggià molto più sviluppata in Austria; il traffico della periferia, specialmente, aveva già raggiunto un'importanza considerevole; in Ungheria, al contrario, questo traffico era infimo e si deve alla sua enorme estensione il successo delle nuove tariffe. La situazione dei due paesi essendo diversissima a questo punto di vista, non sorprende se la riforma applicata nelle due reti su basi analoghe abbia avuto per conseguenza dei risultati molto differenti. (*Continua*).

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLE VETTURE
NELLE FERROVIE FRANCESI

Nel n. 38 del *Monitore* abbiamo riferito intorno agli esperimenti fatti dalla *Mediterranea* per l'applicazione della luce elettrica nelle vetture dei treni ed abbiamo dato cenno dettagliato del sistema esperimentato, dal quale si ebbero soddisfacenti risultati. Crediamo ora opportuno fornire qualche schiarimento sull'analogo esperimento fatto sulle ferrovie francesi nelle quali si è provato un sistema alquanto diverso dal nostro. Gli esperimenti furono fatti dalle Compagnie dell'Ovest e dell'Est e diedero risultati se non definitivi, almeno molto incoraggianti.

Essi furono fatti colla pila Meritens, che è una felice modificazione della Smée.

È noto che per combattere la polarizzazione, lo Smée impiegava al polo positivo un elettrodo di platino, sulla superficie del quale era deposto, per via elettrica, uno strato di platino polverulento. Le bollicine di idrogeno si svolgevano assai più facilmente sul platino platinato.

La modificazione introdotta dal signor Meritens consiste nel platinare elettroliticamente lamine di piombo; la coppia consta di una lastra di zinco posta fra due lastre di piombo platinato, con una scanalatura alla parte superiore, riempita di mercurio per mantenere costante l'amalgamazione dello zinco. Il liquido eccitatore è acqua acidulata con acido solforico; la forza elettromotrice di ciascuna coppia è di 0.9 volts. Si erano uniti insieme 10 di questi elementi in una cassa perfettamente stagna, e si avevano due batterie di un peso complessivo di 120 chilogrammi.

Siccome il solfato di zinco formatosi diminuisce la conduttività del liquido della pila, si riservavano in ciascuna batteria due elementi che venivano intercalati quando la corrente diminuiva. Un commutatore disposto su uno dei fianchi della cassa permetteva di introdurre nel circuito il numero di elementi necessario. Tre combinazioni di accoppiamento, suggerite dall'esperienza, erano possibili. Questa pila non ha sbalzi al momento dell'accensione; non si consuma a circuito aperto, circostanza favorevolissima che permette di lasciarla parecchi giorni fuori di servizio. L'influenza del freddo, sempre assai accentuata sulla resistenza elettrica dei liquidi, era combattuta dal riscaldamento della pila durante il lavoro.

Le casse si trovavano sotto il pavimento della vettura. Dagli estremi si staccavano due fili paralleli che si innalzavano lateralmente fino al tetto, seguendolo longitudinal-

(1) Ciononostante i prodotti dei tre primi mesi del 1892 sono in diminuzione di 13,330 fiorini, ossia del 4 0|0 pel periodo corrispondente del 1891; è dunque probabile che l'aumento del 4.85 0|0 constatato il 1° semestre dell'anno 1891-92 non si mantenga al medesimo tasso durante tutto l'anno.

mente. Le lampade erano disposte in derivazione su questi conduttori principali. Queste lampade erano di otto candele che assorbono 1.6 ampères, sotto 10 volts di tensione. Le batterie bastarono per un'illuminazione di 48 ore senza rinnovamento del liquido. Risulterebbe da tali prove che la lampada ora costa circa L. 0.07; questo prezzo è superiore a quello degli altri processi di illuminazione. Col gas il costo è valutato a L. 0.45. Tuttavia quando si tenga conto dell'intensità luminosa data, la candela elettrica costerebbe L. 0.007 e la fiamma a gas L. 0.01.

Questi risultati sono relativamente soddisfacenti, e se, come si spera, le nuove esperienze che si faranno su maggiore scala quanto prima, daranno risultati realmente positivi, l'illuminazione elettrica nelle carrozze dei treni francesi sarà definitivamente, almeno in gran parte, adottata.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza generale dell'Unione ferroviaria italo-germanica a Dresda.

Veniamo informati che il giorno 3 dell'entrante novembre si riunirà a Dresda la 13ª Conferenza generale dell'Unione ferroviaria italo-germanica, nella quale saranno rappresentate anche le tre grandi Amministrazioni italiane.

Fra le diverse questioni da trattarsi vi è quella dell'approvazione del progetto, già predisposto da una Commissione speciale di funzionari italiani ed esteri, relativo al coordinamento delle condizioni di tariffa alle disposizioni della Convenzione internazionale di Berna, la quale, essendo, come è noto, stata ratificata dagli Stati interessati il giorno 30 dello scorso settembre, dovrà, a sensi dell'articolo 60 della Convenzione stessa, entrare in vigore col 1° gennaio 1893 (1).

Con l'attuazione della Convenzione regolante il contratto di trasporto internazionale, le attuali lettere di porto per le spedizioni in destinazione dell'estero, saranno sostituite da nuove lettere di vettura, che le ferrovie porranno in vendita munite dal proprio bollo, per certificare che, secondo stabilisce la Convenzione, sono conformi alle prescrizioni della stessa.

><

Ferrovia Asti-Acqui-Genova.
(Prove statiche e dinamiche della tratta Asti-Prasco).

Nei giorni 25 e 26 corrente si fecero le prove statiche e dinamiche di tutti i ponti e ponticelli in ferro della tratta dalla stazione d'Asti alla stazione di Prasco, cioè ad 11 chilometri oltre Acqui.

Le prove si eseguirono pei ponti principali, con quattro locomotive di quinta categoria, e riescirono pienamente soddisfacenti. L'intiera tratta suddetta è interamente ultimata, sia per quanto riguarda la sede stradale che pei fabbricati interni ed esterni delle stazioni (2).

La visita venne effettuata da una Commissione di delegati del R. Ispettorato Generale, del R. Ispettorato del Circolo di Torino, degli Ingegneri della Costruzione della linea e dei Servizi del Movimento e Trazione della Mediterranea.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Dividendo delle azioni).

Riservandoci di pubblicare, come di consueto, prima in un prossimo numero un sunto e poi il testo della Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società per le ferrovie del Mediterraneo, riferiamo che, nella sua seduta del 21 corr., il Consiglio ha approvato il bilancio consuntivo per l'esercizio 1891-92, le cui risultanze permettono al Consiglio stesso di proporre alla prossima Assemblea degli azionisti il dividendo di L. 27.50 per ogni azione di L. 500.

Il dividendo del bilancio precedente fu di L. 26.

><

Appalto ad unico incanto di ferri minuti per armamento del tronco Castrocucco-S. Eufemia della linea Battipaglia-Castrocucco.

Alle ore 10 antimeridiane dell'11 novembre p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di primo tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del tronco Castrocucco-S. Eufemia della linea Battipaglia-Castrocucco Paola-Reggio Calabria in quattro lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere di acciaio dolce omogeneo	5,385.60	231,600
2.	Piastre di ferro	1,425.05	204,100
3.	Chiavarde di ferro con rosetta	996.33	49,900
4.	Arpioni di ferro	3,036.39	136,700

Cauzione: Pel 1° lotto: provv. L. 12,000; def. 24,000
» 2° » » » 10,500; » 21,000
» 3° » » » 2,500; » 5,000
» 4° » » » 7,000; » 14,000

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal capitolato speciale di appalto 22 giugno 1892.

Luoghi di consegna: Spiaggie di Praia, Diamante, Paola ed Amantea.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, edizione 10 maggio 1892, e di quello speciale in data 22 giugno 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio contratti di questo Ministero.

><

Linea Udine-Pontebba.
(Lavori di sistemazione all'attraversamento di Rio Grande).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla sistemazione della ferrovia all'attraversamento del Rio Grande Abrasione al chilom. 66.674.25, della ferrovia da Udine a Pontebba. La Società domanda: che l'approvazione del progetto, il quale considera una spesa totale di L. 61,000, possa valere anche come dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di due anni per il compimento dei lavori; e che alla loro esecuzione si possa provvedere a norma del capitolo 65 del Capitolato d'esercizio, cedendoli ad una Ditta di fiducia, mediante appalto a licitazione privata.

Il progetto considera la costruzione di tre briglie in muratura di pietrame e malta idraulica; di due briglie

(1) Vedasi l'articolo speciale in questo numero.
(2) Per notizie dell'intera linea vedasi il primo articolo in questo numero.

in muratura di pietrame a secco con orditura di legname; ed il consolidamento della falda nella parte franosa, mediante opere di rimboschimento. Lateralmente all'attraversamento del Rio Grande Abrasione, immediatamente a monte della ferrovia, si dovrebbe rialzare e per conseguenza ingrossare il muraglione parasassi per tutta la sua lunghezza nel tratto verso Udine e per una lunghezza di m. 10 verso Pontebba.

><

Progetto di una ferrovia d'allacciamento della Napoli-Cuma con la Caserta-Napoli.

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana, circa il progetto presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, dall'Ing. Ferdinando Rossi, per una linea ferroviaria di allacciamento della ferrovia Cuma-Napoli colle linee in esercizio Caserta-Aversa-Napoli e Caserta-Cancello-Napoli, con diramazione da Afragola a Casal di Principe.

La nuova linea è progettata con le modalità del secondo tipo economico a scartamento ordinario. Della linea si domanda la concessione per la durata di anni 90. Essa è divisa in due tratti, cioè: 1° tronco di allacciamento Fuorigrotta-Casoria-Casalnuovo-Licignano; 2° tronco, diramazione Afragola-Aversa-Casal di Principe.

La lunghezza del primo tronco è di m. 20,500, e quella del secondo di m. 21,400: e così in totale m. 41,900. La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea ascende a L. 5,200,000; delle quali L 2,800,000 per la prima tratta, con una media chilometrica di L. 136,000; e L. 2,400,000 per la seconda tratta, con una media chilometrica di L. 111,600. L'armamento è previsto con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilogrammi 27.50 per metro lineare, poggiate su traverse aventi dimensioni di m. 2.30 × 0.15 × 0.12. Fra le opere preventivate lungo la linea figurano N. 3 gallerie, cioè: Canzanella, di m. 260; Antignano, di m. 1580 e Capodimonte, di m. 1240. Le stazioni e fermate previste lungo la linea sono le seguenti:

1° tronco: Fuorigrotta, Soccevo e Antignano, Miano e Piscinola, Secondigliano, Azzano, Casoria, Afragola, Casalnuovo e Licignano;

2° tronco: Afragola. Cardito e Caivano, Crispano, Pomigliano e Orta d'Atella, Succivo, Gricignano, Casinaro, Aversa, Ducento e Trentola, San Marcellino e Frignano Grande, Frignano Piccolo, San Cipriano e Casal di Principe.

><

Linea Avezzano-Roccasecca.

(Stato dei lavori del tronco Sora-Balsorano).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto all'Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti notizie, che sono riferite al 1° ottobre 1892.

Espropriazioni: Sono generalmente definite.

Movimenti di materie: I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale ferroviario, ad eccezione dei primi due chilometri, nei quali possono ritenersi quasi ultimati, trovansi iniziati su tutto il tronco; ma procedono alquanto lentamente. In generale, nello scavo delle trincee presso la piattaforma stradale, predomina l'argilla scagliosa con infiltrazioni d'acqua, per la qual cosa si sono verificati scoscendimenti e frane, alcune delle quali di una certa importanza.

Opere d'arte minori: Ne sono preventivate N. 80; di queste ne sono ultimate N. 36 ed in costruzione 3: le rimanenti sono ancora da iniziare.

Opere d'arte speciali: Ne sono previste due, cioè due ponti sul Liri, entrambi in costruzione; pel primo alla progressiva 2985, alla spalla destra, si è eseguita tutta la muratura in fondazione fino al piano di risega d'elevazione; pel secondo, alla progressiva 9,426.30, si sono eseguite le paratie per contenere il calcestruzzo in fondazione del rivestimento in muratura del quarto di cono a valle della spalla destra, e si eseguì quasi tutta la muratura dentro terra del rivestimento, in continuazioue del detto quarto di cono.

Muri di sostegno: Dei tre previsti, due sono in costruzione, ed uno devesi ancora incominciare.

Fabbricati: Di N. 11 case cantoniere, solo 4 sono in corso di costruzione, e di N. 6 garette in muratura previste in progetto, se ne hanno in costruzione 2. Nessun lavoro ancora è stato fatto pei fabbricati della stazione di Balsorano.

Opere di consolidamento: Si è ultimato il consolidamento della trincea fra le progressive 6613-6690; il rivestimento in muratura della scarpa a destra della trincea fra le progressive 1125-1240 è quasi ultimato; si è ultimata la costruzione della scogliera presso la scarpata alla progressiva 7000.

Lavori accessori di finimento: Sono stati eseguiti fossi di guardia e di rivestimento in muratura di alcune derivazioni di fossi.

Gallerie: Sono tre, cioè: Marianello, della lunghezza di m. 350; manca solo da completare la cunetta in sotterraneo; Artificiale, della lunghezza di m. 42.46; mancano solo le teste coi muri attinenti; Rampucci, della lunghezza di m. 575, la cui situazione era, al 1° ottobre, la seguente: *Scavo:* avanzata m. 321, allargamento in calotta m. 309, strozzo m. 250, piedritti m. 250, regolamento m. 228. *Muratura:* calotta m. 307, piedritti m. 250, arco rovescio m. 228.

><

Impianto di apparati centrali e sistema di blocco nelle stazioni fra Genova P. P. e Sarzana.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di apparati centrali e del sistema di blocco nelle stazioni fra Genova P. P. cabina *A* e Sarzana.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a L. 885,000, da imputarsi ai fondi della cassa per gli aumenti patrimoniali. In appoggio della sua proposta, la Società fa osservare che il tronco che congiunge la stazione di Genova P. P. a Sarzana, salvo le piccole tratte Chiavari-Riva e Spezia-Vezzano, è a semplice binario, ed è percorsa da numerosi treni, alcuni dei quali importantissimi. Nelle stazioni avvengono di conseguenza numerosi incroci e sorpassamenti che esigono disposizioni delicatissime da parte del personale per la sicurezza dell'esercizio. Sino al presente si è provveduto all'esercizio di quella linea colla via libera. L'esperienza ha però dimostrato che un tale mezzo non è sufficiente alla regolarità del servizio, a garantire che un solo treno si trovi in moto fra due stazioni, nè a far conoscere a tutto il personale del treno gli accordi presi fra due stazioni prossime. Questo non può essere ottenuto se non si muniscono le stazioni di segnali di partenza, collegandone e subordinandone la manovra ai consensi trasmessi dalle stazioni vicine.

Gli apparecchi che permettono di raggiungere questo collegamento, ed imperativamente, sono quelli del sistema Hodyson, che diedero già buoni risultati sulle tratte Torino-Troffarello e Pisa Centrale-Pisa P. N.

La Società esercente suddivise perciò il tronco P. P.-Sarzana nelle seguenti 27 sezioni:

1. Genova P. P. cab. *A*, Genova P. B. cab. *A*; 2. Genova P. B. cab. *B*, Terralba; 3. Quarto; 4. Nervi; 5. Pieve di Sori; 6. Recco; 7. Camogli; 8. Santa Margherita; 9. Rapallo; 10. Zoagli; 11. Chiavari cab. *A*; 12. Chiavari cab. *B*, Lavagna; 13. Sestri; 14. Riva; 15. Moneglia; 16. Deiva; 17. Framura; 18. Bonassola; 19. Levanto; 20. Monterosso; 21. Corniglia; 22. Casello N. 79; 23. Spezia cab. *A*; 24. Spezia cab. *B*, Casello N. 85; 25. Vezzano; 26. Arcola; 27. Sarzana.

Con tali impianti si provvederà alla sistemazione dell'esercizio fra stazione e stazione. Per la sicurezza invece dell'esercizio nelle stazioni si provvederà coll'impianto degli apparecchi centrali, e ciò in questo modo: ogni segnale d'arrivo sarà manovrato da tante leve quanti sono i binari sui quali si possono ricevere i treni, e tali leve sono, ben inteso, subordinate alla manovra di quelle degli scambi interessati. Avanti al fabbricato viaggiatori e lungo i binari si metteranno dei pedali della lunghezza di m. 10 interposti fra il segnale e la sua leva di manovra e che agiranno in modo che, manovrando la leva del segnale, il pedale s'innalzerà sulla rotaia: qualora però sul pedale vi fosse un asse di un carro, esso non potrà innalzarsi, ed il segnale rimarrà nella posizione indicante *via impedita*. In tal modo quindi si provvederà per la sicurezza dell'esercizio, tanto lungo le linee che nelle stazioni.

><

Lavori pubblici in Bulgaria.

Il Ministero delle Finanze del Principato di Bulgaria annunzia che il 20 novembre p. v. avrà luogo a Sofia l'appalto, a partito privato, dei lavori di costruzione di un porto di commercio a Bourgar.

I piani relativi a questi lavori, preventivati in lire 7,553,900, il Capitolato d'oneri, i moduli per far l'atto di sottomissione, ecc., saranno rimessi contro il pagamento di L. 20 a chiunque ne faccia richiesta alla Sezione del Servizio idraulico presso il detto Ministero. Oltre la presentazione dei documenti, specificatamente indicati nell'avviso d'accollo, i sudditi esteri per concorrere a tale appalto debbono (secondo l'uso invalso in Bulgaria) accettare la clausola loro imposta di rinunziare alla protezione consolare in ogni questione che insorgesse nella esecuzione dei lavori.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Per il trasporto di carboni minerali e mattonelle).

Col giorno 25 corrente ottobre è entrata in vigore sulla Rete Mediterranea la tariffa locale N. 415 P. V., valevole dal 1° agosto al 31 dicembre d'ogni anno, riguardante i carboni minerali e mattonelle di carbon fossile in provenienza d'oltre mare ed in partenza dagli scali marittimi italiani in vagoni a carico completo, di proprietà degli speditori. Sono applicati i prezzi della tariffa speciale N. 122 P. V., serie *B*, oppure quelli della tariffa locale N. 214 P. V., qualora i trasporti si trovino nelle condizioni prescritte da quest'ultima tariffa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità si possa approvare il progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di lavori di consolidamento della galleria della Ruina al km. 43.263 della linea Bologna-Pistoia, per i quali è preventivata la spesa di L. 150,000;

2. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa essere approvato il progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di lavori di completamento e di sistemazione del ponte sul Molozoppa, al km. 123.752, della linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Isoletta e di Roccasecca. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 60,000;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, si possa approvare il progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per l'esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Attigliano, in dipendenza dei maggiori bisogni derivanti dall'innesto nella stazione medesima della linea per Viterbo. La spesa all'uopo preventivata, compreso il valore dei materiali metallici di armamento, ammonta complessivamente a L. 155,300;

4. Che, tenuto conto delle avvertenze fatte dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per l'acquisto di macchinario occorrente nelle Officine di Verona, per un importo presunto di L. 135,788;

5. Che possa approvarsi un progetto sottoposto all'approvazione governativa dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per i lavori di ampliamento del sottopassaggio della strada comunale di Cedrate e per il relativo completamento della stazione di Gallarate nella ferrovia da Gallarate a Laveno. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 49,200;

6. Che nei sensi espressi dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici possa approvarsi il progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Salerno, per l'innesto della linea Salerno-San Severino. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 57,666.84, di cui L. 25,966.84 per il materiale metallico d'armamento.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore
dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Nuovo progetto per l'ampliamento della stazione di Licata, della *linea Noto-Licata;*

2. Convenzione colla Ditta Parodi per costruzione di nuovi muri a distanza ridotta, nella *linea dei Giovi.*

Dolenti che la mancanza di spazio ci abbia impedito di farne cenno nel numero precedente, diamo oggi con vivo dolore ai nostri cortesi Lettori l'annunzio della morte dell'Ingegnere

Comm. GIO. BATT. SALVINI
Ispettore del Genio Civile.

avvenuta in Roma nel giorno 16 del corrente ottobre.

Noto nel mondo ferroviario per le importanti opere da Lui compiute prima nella Ferrovia Ligure, poscia nella Roma-Solmona quale Direttore della stessa, nonchè per molti progetti studiati di nuove linee, il comm. Salvini aveva fama di essere uno fra i più provetti e distinti Ingegneri Governativi in cose ferroviarie.

Di carattere franco e leale, di ottimo cuore, di modeste

abitudini, Egli seppe cattivarsi sempre ed ovunque l'animo di tutti coloro che ebbero occasione di avvicinarlo.

Lavoratore instancabile, egli non visse che per il lavoro, e può dirsi del Salvini, come di un prode soldato, che morì sulla breccia: diffatti egli fu colpito dal male che in brev'ora lo trasse al sepolcro, mentre accingevasi ad una discussione nell'adunanza generale del Consiglio Superiore dei LL. PP. del giorno 15 and. e ciò quantunque la di Lui salute già da tempo assai malferma, lo consigliasse a godere ormai di un onorato riposo, dopo quasi quarant'anni di non interrotti servigi.

Splendidi funerali gli furono resi a spese dello Stato, ed una larga Rappresentanza del Ministero dei LL. PP., delle diverse Amministrazioni ferroviarie, e moltissimi amici ne accompagnarono la salma all'estrema dimora.

Sulla bara pronunciò acconcie parole il Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. signor Commendatore Bompiani, accennando alla carriera del defunto, ed all'alta considerazione e stima in cui era tenuto presso i colleghi.

Uno splendido discorso pronunziò pure S. E. il Sotto-Segretario di Stato l'on. generale Giacomo Sani in cui ritrasse, con frasi felici ed elevati concetti la vita del Salvini, ottimo cittadino, onesto ed intelligente funzionario, marito e padre affettuoso.

E noi che delle opere sue avemmo spesso occasione di occuparci nel nostro giornale, lodandone l'ingegno e la mente, non possiamo oggi trattenerci dal deplorare sinceramente la di lui scomparsa, e far voti fervidissimi, perchè il sincero compianto di quanti lo conobbero sia almeno conforto alla desolata famiglia che ne piange la repentina ed amara perdita.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — Nei giorni 22, 23 e 24 corrente si effettuarono le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche comprese nei tronchi Marradi-Fantino-Crespino, Crespino-Fosso Canecchi-Ronta della ferrovia Faenza-Firenze.

Dette prove hanno dato risultati soddisfacentissimi che tornano ad onore della Direzione dei lavori e alle Imprese costruttrici.

Intervennero alle prove: per il Governo il prof. Chicchi e gli ingegneri Annovazzi, Zanotti e Morino: per la Società Adriatica il cav. Randiche; il cav. Quaglia, R. Ispettore del Circolo di Firenze; il comm. Perego, Direttore della linea, e il cav. Bassi vice-direttore.

Il tramvia a vapore del Chianti. — Questa linea importante che congiunge Firenze a una delle più ubertose provincie toscane, è stata ceduta definitivamente dai creditori del fallimento Finzi alle due banche Toscana e Nazionale. È noto che il suddetto tramvia era stato creato per iniziativa del fuggiasco Emanuele Finzi.

Il contratto di cessione è stato firmato dal notaio Quesci e dai rappresentanti delle due banche suddette.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Riorganizzazione del controllo delle strade ferrate.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici prepara un Decreto per la riorganizzazione del controllo delle strade ferrate francesi.

Il controllo sarebbe l'oggetto di una decentralizzazione; il personale inferiore sarà aumentato e l'esercizio sarà soggetto ad una speciale sorveglianza dal punto di vista della sicurezza.

Per ciò che concerne la questione delle tariffe, il Comitato di controllo di ciascuna rete comprenderà in avvenire, oltre i funzionari, tre Membri nominati dai commercianti, industriali ed agricoltori della regione nella quale è compresa la Rete.

La verifica delle spese della Compagnia sarà fatta da controllori contabili, mese per mese, a misura ch'esse si produrranno.

Quantunque abbia diritto di procedere a questa riorganizzazione di sua propria autorità, il Ministro dei Lavori Pubblici ha desiderato consultare la Commissione del bilancio prima di deliberare questa riforma, che implica un aumento di personale.

Ferrovia Giura-Sempione. — Il Consiglio di Amministrazione della ferrovia Giura-Sempione ha prese le seguenti decisioni: Convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti il 9 dicembre in Berna per eleggere un nuovo Consiglio d'Amministrazione. L'elezione di un quinto Direttore e la questione del biglietto festivo sono aggiornate. Autorizzazione ai signori Ruchonnet e Jolissaint di conservare il loro mandato di Consiglieri d'Amministrazione della Compagnia Losanna-Echallens e per l'ultimo le sue funzioni di Consigliere nazionale.

Ferrovia locale Gümligen. — Il giorno 20 u. s. il Consiglio Federale Svizzero ha dato la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia locale a scartamento normale da Gümligen a Belp. Le spese complessive di costruzione sono preventivate in fr. 550,000. Concessionario è il signor Bay-Ammann, fabbricante in Berna.

Ferrovie Inglesi. — *La fusione del London-Chatam con il South-Eastern.* — Il progetto di fusione di queste due Società, della quale parlammo nel n. 42 del *Monitore*, pare sia in procinto di essere accettato dalle due parti interessate. Infatti il sindaco di Folkestone ha convocato di urgenza il Consiglio municipale (*Town-Council*) di quella città per esaminare il progetto in questione e per invitare il Consiglio a prendere tutte le misure necessarie affinchè in caso di fusione, Folkestone sia mantenuta come porto d'arrivo e di partenza dei servizi del continente.

Le ferrovie della Gran Brettagna nel 1891. — Le ferrovie in esercizio alla fine del 1891, in tutto il Regno Unito, misuravano una lunghezza di 20,191 miglia inglesi (chilometri 32,606), di cui 11,065 miglia erano a doppio binario e 9126 miglia a linea semplice. In confronto al 1890 vi fu nell'anno scorso un aumento di 118 miglia di ferrovie aperte all'esercizio.

Il traffico dell'anno 1891 è rappresentato da viaggiatori 845,463,068, con un prodotto di 35,130,000 lire sterline, risultandone rimpetto al 1890 un aumento di 27,700,000 viaggiatori e di 803,000 lire sterline. Nell'ultimo decennio il numero dei viaggiatori si è accresciuto del 30 per 0[0 circa.

Il trasporto delle merci ha prodotto nell'anno scorso una somma di 43,230,000 lire sterline, con l'aumento di lire sterline 1,010,000. Nei prodotti generali del traffico il movimento delle merci rappresenta il 52.81 0[0 e quello dei viaggiatori il 42.92 0[0.

Il prodotto medio nel 1891 fu di lire sterline 3881 per miglio, con l'aumento di 68 lire sterline rimpetto al 1890, mentre il prodotto per treno-miglio fu di scellini 4.10 contro 4.10 1[2 nel 1890.

Ferrovie Russe. — *Strada ferrata sul ghiaccio del Dnieper.* — La *Uhland's Verkehrs Zeitung* annunzia che due impresari hanno l'intenzione d'impiantare nel prossimo inverno, una strada ferrata sul Dnieper gelato per riunire le due città di Jekaterinoslaw e Krementschug le quali durante l'estate hanno per mezzo del fiume una via di comunicazione facile ed economica, ma che nell'inverno non possono sopperire ai trasporti che con mille difficoltà.

— *Concessione di nuove linee.* — Il Ministro delle vie di comunicazione ha concesso la costruzione delle strade ferrate che accederanno alle grandi linee. Ciò che aveva sinora ritardato questa decisione era il costo rilevante delle linee; ora, non soltanto ha fatto delle concessioni delle Società private, ma il Governo ha stabilito di assumere per

suo conto un grande numero di linee. Il costo medio di queste linee è valutato da 15 a 22,000 rubli per versta.

Ferrovie Chinesi. — *Progetto di ferrovia tra Canton e Pechino.* — L'*Engineering* ha notizia di un progetto di strada ferrata tra Canton e Kao-Lang, della lunghezza di 200 chilometri, e sarebbe considerata come la prima sezione di una grande linea congiungente Canton a Pechino per Hankow.

Ferrovie Turche. — È stata presentata al Governo una domanda di concessione per l'impianto d'una linea tra Prizzend e Scutari d'Albania.

Ufficio centrale per trasporti internazionali. — Il Consiglio Federale Svizzero ha stabilito l'organizzazione del nuovo ufficio centrale per i trasporti internazionali per ferrovie, la cui dotazione venne fissata a franchi 100,000 annui. Il personale si comporrà d'un direttore, d'un vice-direttore, di due segretari, di un traduttore, di un registratore e dei necessari impiegati di cancelleria.

Notizie Diverse

Riapertura delle officine di Savona. — A novembre la Società di Terni riaprirà le officine di Savona, già Tardy e Benech, dove metterà in lavorazione le 15,000 tonnellate di rotaie d'acciaio ordinate dal Governo per l'armamento delle nostre ferrovie.

Premiazione di invenzioni relative alle Strade Ferrate. — Nel numero precedente riportando dall'*Eisenbahn Zeitung* la distinta delle premiazioni concesse dall'Unione delle Strade Ferrate Germaniche per le invenzioni relative alle strade ferrate abbiamo omesso che il signor Paolo Langheim, premiato con 3000 marchi per un apparecchio per trasformare le vetture di scartamento normale in vetture a scartamento ridotto, è il direttore delle costruzioni meccaniche di Saronno (Milano).

Elettricità e forza motrice. — Togliamo dalla *Niewe Rotterdamsche Courant* un articolo contenente dati e prodotti degli impianti di illuminazione elettrica di parecchie città della Germania. È interessante perchè da esso si rilevano gli ottimi risultati degl'impianti elettrici, e viene dimostrato come l'illuminazione elettrica soddisfi anche dal lato speculativo, da noi sovente trascurato:

« Mentre, non ha guari, ancora, si avevano ben pochi dati precisi intorno ai benefizi di stazioni centrali per l'illuminazione elettrica e non di rado si facevano calcoli, splendidi certamente, ma sulla carta, ai quali mancava la consacrazione della pratica, non poche città, le quali avevano adottato la regia della illuminazione elettrica, pubblicarono testè in proposito, cifre meritevoli davvero d'essere esaminate, siccome quelle che provano come le Amministrazioni comunali delle grandi città non debbano esitare ad adottarla.

« Nella città d'Hanover si ottennero, dopo il primo anno d'esercizio, i seguenti risultati: il capitale di primo impianto saliva a marchi 1,897,345, dedotto il 3 1|2 0|0 d'interesse e 82,880 marchi per fondo d'ammortamento rimaneva ancora un benefizio di marchi 54,806.

« La stazione centrale di Colonia diede, a sua volta, nel primo semestre d'esercizio, i seguenti risultati: — introiti marchi 125,559 ossia 44,059 in più della previsione, spese marchi 39,355, ossia 2,274 in meno come sopra, donde deriva un benefizio di marchi 86,203, ossia di 46,333 al disopra di quanto aveva preveduto il bilancio: dedotto così l'interesse del 3 1|2 0|0 sul capitale di 1,850,000 v'era un residuo nel primo semestre — come dicevamo — di marchi 61,217 di benefizio.

« A Breslavia gl'introiti si elevarono egualmente nel 1° semestre, a marchi 150,000 e le spese, ivi compreso l'interesse sul capitale e il 6 0|0 di ammortamento, a marchi 125,000, di guisa che si realizzò un benefizio di marchi 25,000. Nè meno eloquenti appaiono le seguenti cifre, ottenute nella città di Elberfeld, ove i risultati finanziari dell'impresa poterono essere studiati, non in un breve periodo di sei mesi, ma in uno, ben più lungo di quattro anni, e i risultati ci presentano le seguenti cifre: i benefizi si elevarono a 5971 marchi nel primo anno, a 7408 nel secondo, a 6858 nel terzo, a 34,142 nel quarto.

« Durante quest'ultima annata (1890-91) le somme destinate al pagamento dell'interesse e all'ammortamento, ascendevano, insieme, a marchi 81,000.

« Mentre, infine, le menzionate città adottarono il sistema della Regìa per l'illuminazione elettrica, a Salisburgo una Società ottenne la concessione dell'esercizio d'una stazione centrale d'elettricità e, nell'Assemblea generale del 26 ultimo luglio decise di pagare sui benefizi di 40,757 fiorini del primo anno un dividendo del 7 1|2 0|0 ».

La traversata della Manica. — M. J. Fleury ha pubblicato nella *Revue des deux mondes* un articolo sulla vecchia questione della traversata della Manica, per la quale furono ventilati innumerevoli progetti di *tunnels* e di ponti. Riassumiamo sommariamente il breve studio che contiene osservazioni e calcoli i quali possono interessare quanti hanno seguito le lunghe polemiche dibattute, in vario senso, intorno all'opportunità del *tunnel* sottomarino, o del ponte, che dovrebbe rendere meno disagevole la comunicazione fra il Continente e l'Inghilterra. M. J. Fleury prova anzitutto con la geologia, la flora e la fauna delle due coste che la Francia e l'Inghilterra erano anticamente unite da terreni che le acque hanno asportato. Esse continuano ad asportarli tuttora, poichè tutti gli anni il mare corrode le coste dei due paesi.

La spiaggia di Douvres e di Hasting si allontana incessantemente. Shakespeare's cliff, che proietta la sua ombra sull'entrata di questi porti, ha in diciotto secoli perduto due chilometri del suo promontorio. I *Goodwin-lands*, banchi sottomarini che oggi distano 12 chilometri dalla costa, erano un tempo uniti.

Il suolo analogo delle due rive, la creta e l'argilla permisero di pensare ad un *tunnel*, gli studi del quale confermarono subito le speranze degli ingegneri. Si credeva il *tunnel* realizzabile in un non lontano tempo, quando il patriottismo esagerato ed inopportuno degl'inglesi fece cessare i lavori. Dalle due parti presso Sangate e presso Douvres i lavori provavano l'impermeabilità del suolo e la possibilità di continuare i lavori. Vi erano, in tutto, 48 chilometri di *tunnel* da costruire, 36 dei quali nello stretto, e la spesa preventiva non superava i 250 milioni. Eguali risultati soddisfacenti si ottennero nei lavori di Sangate, ma, come abbiamo detto, sterili questioni di nazionalità impedirono che il grandioso progetto venisse effettuato.

Siccome si diceva che un ponte avrebbe causato minor apprensione in Inghilterra, si riprese l'idea di un ponte, diggià accarezzata in altri tempi da Thomé de Gamvud; e le promesse dei grandi impresari Hersent e Schneider diedero vita all'idea.

Si trattava di approfittare del banco della Varna, che non è che a 6 metri e 50 a marea bassa per piantare le prime pile. Con degli scartamenti di 250, 300 ed anche di 500 metri, si avrebbero 92 pilastri enormi sormontati da colonne in ferro sulle quali si poserebbe il binario della ferrovia.

Il suolo fu riconosciuto dappertutto sufficientemente solido.

I piloni avrebbero, al livello dell'acqua, 20 metri di larghezza e 45 di lunghezza. Gl'impresari non vogliono che si chiamino scogli, ma è innegabile che, malgrado i fari elettrici, vi sarebbe in questi piloni un grave ostacolo alla navigazione, navigazione eccezionalmente importante, essendo la Manica lo sbocco di tutti gli Stati nordici d'Europa.

Tutti questi paesi, tutte queste marine vedrebbero di buon occhio sorgere una serie tale di ostacoli e di pericoli per le loro navi?

La difficoltà è appena accennata, ma è considerevole.

L'autore non è nemmeno rassicurato sulla resistenza dei

pilastri ai venti formidabili della Manica. L'esempio di New-Jersey e del ponte di Forth non lo convincono.

Ma la costruzione di più di quattro milioni di tonnellate di mattoni e di più di 1,500,000 tonnellate di acciaio da impiantare in condizioni così difficili, gli fa prevedere una spesa superiore ad un miliardo, cioè almeno di quattro volte superiore a quella del *tunnel*.

Secondo lui, una spesa simile non sarebbe mai compensata dal prodotto, perchè una quantità di viaggiatori e di merce preferirebbero la traversata marittima.

L'autore ricorda gli immensi progressi della navigazione che hanno diminuito e diminuiranno ancora il tempo e la spesa della traversata, e conchiude che il *tunnel* sarebbe preferibile, ma in quanto al ponte è un'idea alla quale bisogna rinunciare.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 61,000 * nuovo progetto per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla sistemazione della ferrovia all'attraversamento del rio grande Abrasione al km. 66.674.25;

L. 17,600, per sbancare la frana manifestatasi nella cava di Porretta, sulla ferrovia da Bologna a Pistoia, e per trasportare in rifiuto le materie provenienti dallo sbancamento;

L. 5660, per la sistemazione ed il completamento piani di otto caricatori di testa delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Rete Mediterranea. — L. 885,000 * progetto di apparati centrali e del sistema di blocco nelle stazioni fra Genova P. P., cabina *A* e Sarzana;

L. 1800, per l'esecuzione di lavori di sistemazione del fosso a valle dell'acquedotto al km. 78.492 della linea Roma-Napoli;

Progetto di esecuzione dei lavori occorrenti al consolidamento delle case cantoniere semplici ai km. 137.381 e 138.128 fra le stazioni di Corigliano e Rosano della linea da Reggio a Taranto.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 80,000 per sistemazione frana nella trincea a monte della stazione di Spezia;

L. 7400 per costruzione d'una diga alla sponda destra del torrente Assi al km. 338.730 della linea Taranto-Reggio;

L. 4200 per costruzione d'un muro parasabbia a monte della ferrovia fra i km. 1.180 e 1.380 della linea Castellamare-Torre Annunziata C.;

L. 2500 per demolizione e successiva ricostruzione di parte del fabbricato viaggiatori di Narzole. Linea Savona-Bra.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori modificazioni alla rimessa locomotive in stazione di Ceva e demolizione della rimessa vetture. Importo L. 8500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 2 novembre p. v., ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici (11 novembre, ore 10 antimer., unico e definitivo). — Appalto * dei ferri minuti di 1° tipo delle ferrovie complementari occorrenti per l'armamento del tronco Castrocucco-S. Eufemia della linea Battipaglia-Castrocucco.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea (*Aggiudicazione definitiva*). — Alla Ditta Gallo Pasquale di Eboli l'appalto per la costruzione di una casa cantoniera al km. 129, fra le stazioni di Balvano e Bellamuro col ribasso del 21.13 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 28 ottobre*). — Con la Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 15 carri a due assi della portata di 12 tonnellate per trasporto vino ed uve pigiate;

Con la Ditta Ruffinoni Cesare, di Susa, per fornitura di chg. 110,000 di ferro laminato per gratelle da focolai delle locomotive;

Con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e C. fonderia Rocchetti di Padova per fornitura di N. 3 piattaforme girevoli del diametro di m. 4;

Con la Ditta Larini, Nathan e C. di Milano per fornitura di 8 botti in lamiera di acciaio per il trasporto di vino ed uve pigiate;

Con la Ditta fratelli Böler e C., di Vienna, per fornitura di chg. 10,000 di acciaio fuso per attrezzi;

Con la Bochümer Verein di Bochum per fornitura di 30 paia di ruote a disco pieno con cerchioni in acciaio Martin-Siemens montate su assi da 12 tonn.;

Con la Società Anonima dello Stabilimento metallurgico di Piombino di Firenze per fornitura di chg. 40,000 di ferro laminato per gratelle da focolai delle locomotive;

Con la Ditta Vanzi Emilio di Potenza per sistemazione acquedotto fra Calciano e Grassano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Lercara (5 novembre, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la costruzione dell'edificio scolastico. Importo ridotto L. 97,090.14 (V. n. 39, 41).

Municipio di Bologna (5 novembre, ore 1 pom., definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione della Montagnola e per la costruzione d'una gradinata e di un portico a destra ed a capo di via Indipendenza. Importo ridotto del 26.9809 0[0 su L. 300,000 (V. n. 41).

Municipio di Genova (8 novembre, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione del palazzo Donghi a S. Martino d'Albaro a caserma per le guardie daziarie. Importo L. 42,000. Cauzione L. 4200.

Prefettura di Foggia (9 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una banchina in terra con difesa in sasso e muratura attorno l'abitato di Lesina. Importo L. 53,730 (V. n. 39, 41).

Congregazione di Carità di Fossombrone — Pesaro — (11 novembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto della costruzione d'un edificio ad uso spedale. Importo ridotto L. 61,105.23 (V. n. 40).

Amministrazione Provinciale di Genova (11 novembre, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco di strada provinciale compreso fra Brizzolara e la mulattiera del Bosale per S. Stefano d'Aveto, sul monte Penso, della totale lunghezza, misurata sull'asse stradale di m. 9289.80. Importo L. 611,925. Cauzione provvisoria L. 21,000. Cauzione definitiva il decimo.

Bulgaria. — *Ministero delle Finanze del Principato* (20 novembre). — Appalto dei lavori di costruzione di un porto di commercio a Bourgar. Importo L. 7,553,900 (V. *Informazioni* in questo stesso numero).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Compartimentale dei Telegrafi — Bologna — (3 novembre, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di 2500 **pali** di legno castagno selvatico all'anno per un periodo continuativo di 5 anni a datare dal 1893 fino a tutto il 1897. Importo annuo lire 26,900. Cauzione provvisoria L. 500. Fatali 10 novembre, ore 12 meridiane.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — 14 novembre, ore 9 ant., unico e definitivo). — Fornitura di **olio** minerale per lubrificazione interna di macchine a vapore per l'esercizio 1892-93. Importo L. 43.300. Cauzione L. 4300.

Aggiudicazioni definitive.

Ministero della Marina. — Fonini e Franco, Genova, oggetti di chincaglieria, L. 24,747.50;

Vincenzo Calabrese, Napoli, stoppa bianca cardata L. 10,890;

Cristo Antonio, Genova, tubi di ferro, L. 2015;

Vincenzo Savarese, Napoli, olio di olive di prima qualità, lire 3404.16;

Bonara, Moresco e C., Genova, metalli diversi, L. 57,212.77;

Fonderia Fratte, Salerno, undici caldaie Field, L. 27.199.70.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 22	8bre 29
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 662	655.25
» » Mediterranee	» 542	538
» » Sicule	» 615	616
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	» 320	320
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 550.50	550.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 300.50	300.50
» » Centrale Toscana	» 519	519
» » Mediterranee 4 0|0	» 444.50	445.50
» » Meridionali	» 302	302.25
» » Sarde, serie *A*	» 303.50	303.50
» » » serie *B*	» 305	305.50
» » » 1879	» 298.50	299
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Nord-Milano	» 261 50	261.50
» » Meridionali Austriache	» 329.50	331.50
» » Gottardo 4 %	» 103	102.80

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

19 novembre. — **Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12 meridiane nella sede della Camera di commercio di Milano.

10 novembre. — **Società Anonima per la costruzione ed esercizio della ferrovia a trazione meccanica da S. Ellero al Saltino** (Vallombrosa). — Assemblea straordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Firenze.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

5 novembre. — **Società Miniera di carbone Bacu-Abis.** — Assemblea ordinaria e straordinaria per le ore 3 pom. nello studio dell'avv. Ferrero Giuseppe, via Corte d'appello, n. 6, Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strade Ferrate Romane. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 17 ottobre, N. 243, pubblica la distinta delle obbligazioni della cessata Società delle Strade Ferrate Romane passate a carico dello Stato comprese nell'estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma il 10 e 15 settembre u. s.

Distinta complessiva.

N. 107 obbligazioni delle Ferrovie Livornesi — Serie *A*
» 37 » » — » *B*
» 361 » » — » *C*
» 516 » » — » *D*[1]
» 671 » » — » *D*[2]

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1892 ed il rimborso alla pari del capitale avrà luogo dal 2 gennaio 1893.

N. 71 obbligazioni della Ferrovia Lucca-Pistoia — Emissione 1856
» 35 » » » — » 1858
» 82 » » » — » 1860

Queste obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto febbraio 1893 ed il rimborso alla pari del capitale si effettuerà dal 1° marzo successivo.

N. 22 obblig. Strada Ferrata Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto — Serie *A*.
N. 63 obblig. » » » — Serie *B*.
N. 67 obblig. » » » — Serie *C*.

Queste cesseranno di fruttare con tutto dicembre anno corrente, ed il rimborso alla pari del capitale, unitamente al premio di lire 200, (dedotta la tassa di ricchezza mobile) in L. 26.40 comincierà col 1° gennaio 1893.

N. 4297 obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Le obbligazioni comuni cesseranno di fruttare a tutto il 31 dicembre 1892, ed il rimborso avrà principio dal 1° gennaio 1893. Tutti i suddetti pagamenti saranno effettuati dalla Cassa Centrale del Debito Pubblico e dalle Tesorerie provinciali di Firenze e di Torino sopra mandati che dalla Direzione generale del Debito Pubblico saranno emessi a seguito di regolare domanda dei possessori dei titoli, contro restituzione delle obbligazioni e relative cedole non maturate al pagamento, a cominciare da quella che scade il 1° luglio 1893.

Ministero del Tesoro. — Il Ministero del Tesoro ha disposto che il pagamento della cedola della rendita Consolidato Italiano 5 0|0 al portatore e mista, scadente il 1° gennaio 1893, abbia principio, in tutte le Provincie del Regno, col giorno 28 corrente ottobre.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — Elenco delle obbligazioni sorteggiate il 13 settembre e rimborsabili in lire 510 a datare dal 2 novembre p. v. (V. pagine *Annunzi*).

Società Italiana di elettricità sistema Cruto. — Pagamento della cedola N. 10 in L. 17 50 presso il Credito Industriale in Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal 1° al 10 Ottobre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,662.35	16,369.70	2,166.65	1,474.35	3,110.90	6,769 05	9,149.60	6,252.70	2,640.55	6,815.45	3,503.85	975.95
Bagagli e Cani	84.60	300.90	60.60	15.35	84.75	10.30	79.30	84 00	39.30	39.95	51.60	4.70
Merci a G. V. e P. V. Accel.	812.80	1,965.05	219.90	137.30	550.65	116.95	138.85	709.45	153.10	265.60	349.55	43.10
Merci a P. V.	5,361.85	4,746.80	794.75	2,432.75	1,245.95	246.10	2,415.40	1,576.25	1,252.70	1,671.80	978.35	525.40
TOTALI	10,921.60	23,382.45	3,234.90	4,059.75	4,992.25	7,142,40	11.783.15	8,622.40	4,085.65	8,792.80	4,883.35	1,549.15

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,440,617 68	1,463,825 01	— 23,207 33	67,315 59	86,344 44	— 19,028 85
Bagagli e cani. . . .	70,872 44	69,278 54	+ 1,593 90	1,601 67	3,363 32	— 1,761 65
Merci a G.V. e P.V. acc.	363,768 99	420,301 80	— 56,532 81	15,490 67	29,603 79	— 14,113 12
Merci a P. V. . . .	1,705,753 94	1,597,469 27	+ 108,284 67	75,951 33	120,424 34	— 44,473 01
TOTALE .	3,581,013 05	3,550,874 62	+ 30,138 43	160,359 26	239,735 89	— 79,376 63
***Prodotti** dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1892.*						
Viaggiatori	16,630,992 61	15,962,873 59	+ 668,119 02	662,827 03	1,086,198 45	— 423,371 42
Bagagli e cani. . . .	694,542 27	665,748 65	+ 28,793 62	16,041 49	36,951 13	— 20,909 64
Merci a G. V. e P.V. acc.	3,540,211 34	3,548,737 64	— 8,526 30	123,607 91	226,727 04	— 103,119 13
Merci a P. V. . . .	17,133,655 40	15,910,211 40	+1,223,444 00	668,853 90	1,304,289 39	— 635,435 49
TOTALE .	37,999,401 62	36,087.571 28	+1,911,830 34	1,471,330 33	2,654,166 01	—1,182,835 68
Prodotto per chilometro						
della decade.	854 45	855 01	— 56	176 80	362 69	— 185 89
riassuntivo	9,066 91	8,689 52	+ 377 39	1,622 19	4,015 38	— 2,393 19

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	1.188.891 84	48.338 27	605.595 35	1.772.698 51	10.769 96	3.626.293 93	4.226 00
1891	1.148.006 53	54.504 68	960.570 10	1.596.328 13	10.631 43	3.770.040 87	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 40.885 31	— 6.166 41	— 354.974 75	+ 176.370 38	+ 138 53	— 143.746 94	+ 22 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	28.007.894 07	1.304.109 25	9.401.185 35	36.202.874 28	397.238 03	75.313.300 98	4.226 00
1891	29.089.703 74	1.317.324 08	9.848.210 41	35.575.522 47	390.170 45	76.220.931 15	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.081.809 67	— 13.214 83	— 447.025 06	+ 627.351 81	+ 7.067 58	— 907.630 17	+ 22 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	75.849 16	1.897 73	35.982 73	105.595 13	9.482 54	228.807 29	1.163 78
1891	73.469 03	1.799 65	35.176 64	109.814 65	1.265 45	221.525 42	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2.380 13	+ 98 08	+ 806 09	— 4.219 52	+ 8,217 09	+ 7.281 87	+ 146 27
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	1.743.777 59	42.533 75	524.904 51	2.669.014 76	83.357 86	5.063.588 47	1.032 82
1891	1.786.631 67	44.175 72	516.319 23	2.703.283 94	62.205 10	5.112.615 66	1.000 64
Differenze nel 1892	— 42.854 08	— 1.641 97	+ 8.585 28	— 34.269 18	+ 21.152 76	— 49.027 19	+ 32 18

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	715 26	764 45	— 49 19
riassuntivo.	15.284 21	15.627 12	— 342 91

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	6.532 20	6.426 45	— 105 75	124.796 20	125.239 72	— 443 52
Merci	3.196 10	777 80	+ 2.418 30	23.870 75	22.561 86	+ 1,308 89
Prodotti indiretti	» »	» »	+ » »	9.985 95	9.904 19	+ 81 76
TOTALI	9.728 30	7.204 25	+ 2.524 05	158.652 90	157.705 77	+ 947 13

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		8 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		8 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	Déjeun.						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo —	7 25 p.	—	8 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	8 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		Pranzo	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (Buffet) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	8 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 48 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 5 Novembre 1892. NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE RIFORME DELLE TARIFFE

NELLE STRADE FERRATE AUSTRIACHE DELLO STATO

(*Continuazione — Vedi num. precedente*).

TARIFFE PER LE MERCI.

Le antiche tariffe. — Il sistema di tariffe che era in vigore prima della riforma del 1890 è caratterizzato nel modo seguente:

Grande velocità. — La grande velocità comprende due tariffe, una per il carico ordinario (16 kr. per tonnellata e per chilometro più 1 fiorino per spesa di manutenzione).

Piccola velocità. — La piccola velocità comprende sette tariffe normali ed un certo numero di tariffe eccezionali.

a) *Tariffe normali.* — Due categorie 1 e 2 sono applicabili alle spedizioni senza condizioni di tonnellaggio, una classe *A* a certe merci per spedizioni di 5,000 chilogr., e quattro altre (categorie *B* e *C*, tariffe speciali 1 e 2) a certe merci per carico completo di un vagone (10,000 chilogr.).

La classe 1, o normale, si applica alle merci non denominate nelle altre tariffe.

La classe 2 si applica a certe merci designate specialmente, come le derrate, zucchero raffinato, colori, cuoio, carta, sapone, ecc., e alle merci denominate nelle tariffe seguenti, ma spedite in quantità minori di 5000 chilogr.

La classe *A* comprende un certo numero di merci come: frutta secca, lardo, bevande, acque minerali, riso, zucchero greggio, cotone greggio, olii, pelli, legni esotici e da tinta, articoli in legno, ferri ed acciai lavorati, vetrerie, soda, ecc.; essa si applica inoltre alle merci denominate dalle tariffe seguenti, ma spedite in quantità di 5000 chilogr. soltanto.

La classe *B* comprende i legumi freschi, secchi o conservati; grassi, asfalti, ferri e acciai laminati, latta, tubi, binari, pezzi di macchine o di ponti, stracci, pasta per la carta, ecc.

Nella classe *C* vi sono le patate, le barbabietole, la paglia, il fieno, il lino, il legno da bruciare, il carbone di legno, minerali, ferro e acciaio greggio, terre, sabbie, ciottoli, calce e cemento, ghiaccio, ecc.

La tariffa speciale 1 si applica ai grani e ai cereali. La tariffa 2 ai legni.

b) *Tariffe eccezionali.* — Queste tariffe sono, le une applicabili su tutta la rete, le altre limitate a certe comunicazioni determinate. Le più importanti sono:

Tariffa 1. Carboni, coke, torba, minerali (per vagoni completi);
» 7. Materiali di costruzione (per vagone completo);
» 13. Birra o vini in fusti (senza condizioni di tonnell.);
» 24. Acque minerali (per vagone completo);
» 25. Piombo e oggetti di piombo (senza condizione di tonnellaggio).

c) *Base delle tariffe di piccola velocità*, per tonnellata e per chilometro;

Distanze	Classe 1	Classe 2	Classe A	Classe B	Tariffa speciale 1	Tariffa speciale 2	Classe C	Tariffe eccezionali 1	Tariffe eccezionali 7	Tariffe eccezionali 13 e 25
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	
1 a 50 km.			3.6	2.8	2.8	2.6	2.6	2.2	1.6	
51 a 100 »		5.9			2.4	2.0	1.6	1.4		Tasse della Classe A
101 a 200 »	5.9		3.4	2.6	2.2	1.6	1.2	1.2		
201 a 300 »			3.2	2.4	2.0				1.3	
301 a 400 »		3.0	2.6	2.0	1.8	1.2	1.0	0.8		
401 km. . . .			2.0	1.6	1.6					
Spese di manutenz. per tonnellata.	40 kr.						35	30		40

d) *Vagone completo.* — Per formare un vagone completo, oppure un carico di 5000 chiogr. è necessario che le merci siano comprese nella medesima classe di tariffe.

e) *Osservazioni sul carattere dell'antica tariffa.* — Questo sistema di tariffe, che era analogamente applicato in Ungheria, è intermedio tra quello della Francia, che è basato principalmente sul valore delle merci, e quello della Germania che tiene sopratutto calcolo del peso delle spedizioni. Il regime austriaco comporta infatti una certa classificazione tanto per le spedizioni parziali quanto per le merci in vagone completo; ammette delle tariffe eccezionali senza condizioni di tonnellaggio; ha inoltre sul sistema germanico il vantaggio d'avere, per quasi tutte le classi, delle tasse differenziali.

Le nuove tariffe. — Lo scopo è stato, come noi abbiamo detto, quello di controbilanciare l'effetto economico delle

diminuzioni di tariffe realizzate sulla rete dello Stato ungherese. Si è dunque cercato di stabilire dei prezzi equivalenti a quelli di questa rete, e le modificazioni di forma sono state quasi le medesime. Si conservò nel suo insieme l'antica classificazione; questa classificazione essendo comune a tutte le strade ferrate austro-ungariche, la sua modificazione, per i trasporti all'interno, avrebbe portato delle complicazioni gravi. Si limitò a operare sotto forma di tariffe eccezionali, dei cambiamenti di classe in favore delle merci di valore spedite in quantità di 5000 o di 10,000 chilogr., ed a ridurre le basi dell'antica tariffa nelle condizioni seguenti:

Grande velocità. — Si applicò alle due classi (merci e derrate) delle tariffe più ridotte e concepite secondo il principio differenziale. Inoltre, per ciascuna di esse, si crearono due tariffe eccezionali applicabili, una al carico di mezzo vagone, l'altra al vagone completo. Queste tariffe eccezionali, che hanno i numeri 3*a*, 3*b*, 3*c*, 3*d*, interessano sopratutto le spedizioni di derrate.

Piccola velocità. — L'innovazione la più importante è quella di due tariffe eccezionali (4*a* e 4*b*) per le merci comprese nelle classi 1 e 2 e spedite in quantità di 5000 chilogr. o 10,000 chilogr. Precedentemente, come abbiamo detto, tutte le merci non denominate pagavano, qualunque fosse il loro tonnellaggio, il prezzo della classe 1; le merci comprese nella classe 2 pagavano egualmente un prezzo unico, indipendente dalla quantità spedita. La nuova tariffa 4*a* comporta un prezzo ridotto del 25 0|0 circa per le merci della classe 1, e del 10 0|0 per quelle della classe 2 spedite in carico di 5 tonnellate; e la tariffa 4*b* delle riduzioni all'incirca del 35 0|0 e 25 0 0 rispettivamente per le medesime merci spedite in carico di 10 tonnellate.

Nel medesimo ordine di idee, le merci denominate nella classe *A*, alle quali la medesima tariffa era prima applicabile fossero spedite in 5000 o in 10,000 chilogr., godono, colla nuova tariffa, della tassa della tariffa speciale 1, cioè d'una riduzione all'incirca del 25 0|0 quando esse formano un carico di 10,000 chilogrammi.

Infine, i prezzi di questa tariffa speciale 1 divengono applicabili, in luogo di quelli della classe *A*, alle merci denominate alle tariffe eccezionali 1 e 2, quando sono spedite in carico di meno di 10,000 chilogr. Questa prima serie di misure tende, come si vede, a stabilire, per ogni specie di merci, un prezzo differente secondo che le spedizioni sono fatte in piccola quantità, in 5000 chilogr. o 10,000 chilogr. Ma siccome le disposizioni relative al carico restano le medesime di prima (facoltà di riunire nel medesimo carico le merci della stessa classe), il modo di spedizione si trova favorito in una larga misura a vantaggio degli intermediari che vivono di questa industria. È un passo fatto nella via del sistema di tariffe germanico.

Anticamente i carichi completi erano generalmente tassati sul piede di 10,000 kg.; ma per certe merci pesanti, come il carbone, la terra, le pietre, si stabiliva la tassa sul peso corrispondente al carico normale inscritto sul vagone. Ciò si giustificava, tanto più che il 20 p. 0|0 dei vagoni chiusi e il 60 p. 0|0 dei vagoni scoperti portavano più o meno di 10,000 kg.; così fu estesa a tutte le merci della classe *C*, della tariffa speciale 2, e delle tariffe eccezionale 1 e 2.

Nel medesimo ordine d'idee per le merci voluminose formanti il carico di un vagone completo, si è stabilita una tariffa eccezionale (N. 5), la tassa della quale è calcolata proporzionalmente alla superficie dell'impalcato del vagone; una tariffa di questo genere è ugualmente applicabile ai trasporti degli animali.

Si può classificare in un terzo gruppo diverse misure di semplificazione. Esse sono: la riduzione del numero delle tariffe eccezionali; l'unificazione delle scale differenziali che servono di base al calcolo delle diverse tariffe; il calcolo in kreuzer intieri per le frazioni di peso di 100 kg.

Passeremo brevemente in rivista queste diverse modificazioni:

a) Le tariffe eccezionali sono state rimaneggiate in modo da sopprimerne tutte le merci che potevano, in seguito della diminuzione generale delle tariffe normali, prender posto nella serie di questa tariffa senza subire degli aumenti. La tariffa N. 1 è stata mantenuta con riduzione di prezzi; si è classificato in una nuova tariffa (N. 2) diverse merci di poco valore, come il materiale di costruzione, carbone di legno, ghiaccio, neve, acqua, che erano oggetto di molte tariffe differenti; delle nuove tariffe N. 3, 4 e 5 abbiamo già parlato; fra le altre, la più importante è quella N. 7, che ha avvantaggiato gli zuccheri di una riduzione di circa il 10 p. 0|0;

b) Le scale che servono alla differenzazione delle tasse sono fissate uniformemente per tutte le tariffe a quattro, cioè 1 a 50; 51 a 150; 151 a 300; 301 in avanti;

c) I prezzi di trasporto sono applicati per frazioni indivisibili di 10 kg.

d) I prezzi di trasporto per 100 kg. a diverse distanze, sono calcolati in kreuzer intieri; ciò si ottiene aumentando o diminuendo il prezzo secondo che la tassa esatta comporta più o meno di un 1|2 kr.; anticamente le tasse erano calcolate a 1|10 di kreuzer.

Infine, fra le disposizioni diverse, bisogna menzionare quelle che riguardano le merci rispedite; precedentemente queste merci non godevano favore nella tariffazione che quando erano spedite in traffico diretto e depositate in uno stabilimento pubblico, situato nella via più corta tra la stazione di partenza e il punto di destinazione definitivo.

Nel nuovo regime la tariffa di rispedizione è estesa al traffico interno.

Base delle nuove tariffe. — Il prospetto seguente indica, per ciascuna delle nuove tariffe, le basi del calcolo delle tasse di trasporto e di manutenzione:

Tassa di trasporto per tonnellata e per chilometro, in kreuzer.

Distanze in chilometri	GRANDE VELOCITÀ						PICCOLA VELOCITÀ										
	Merci			Derrate					VAGONI COMPLETI								
							Classe	Classe	Merci delle classi 1 e 2 per		Classe	Classe	Classe	Tariffe speciali		Tariffe eccezionali	
	Dettaglio	5,000 kg.	10,000 kg.	Dettaglio	5,000 kg.	10.000 kg.	1	2	5,000 kg.	10,000 kg.	A	B	C	1	2	1	2
1-50	12	9	8	6	5	4.5	6	5	4.5	4	3.4	2.4	1.8	2.6	1.8	1.0	1.2
51-150 . . .	11.6	8	7	5.8	4.5	4	5.8	4.6	4	3.5	2.9	2.2	1.5	2.3	1.5	1.3	1
151-300 . .	12.2	7	6	5.6	4.2	3.5	5.6	4.2	3.5	3	2.5	1.8	1.2	1.9	1.2	1	0 9
Al di là di 300	10	5.2	4.6	5	3	2 6	5	3	2.6	2.3	2	1.2	1	1.5	1	0.8	0.8

Spese di manutenzione per tonnellata, in kreuzer.

1-30	60	. . . . 30	. . . 20 . . .	20
31-80 . . .			. . . 30 . . .	
al di là di 80 .	80	. . . . 40	. . . 40 . . .	

Si vede che il principio della differenzazione è stato esteso a tutte le tasse di trasporto non soltanto, ma anche alle spese di manutenzione. Quest'ultima modificazione non è troppo razionale, poichè le spese da rimunerare sono indipendenti dal tragitto percorso; ma essa fu adottata allo scopo di alleggerire i trasporti a piccola distanza.

Confronto dei prezzi antichi e nuovi. — Nella tavola seguente è calcolato il tasso p. 0,0 di riduzione alle distanze di 50 chilom., 125 chilom. (percorso medio delle merci a grande e a piccola velocità), 200 chilom., 400 chilom. e 800 chilom.:

Distanze	GRANDE VELOCITÀ						PICCOLA VELOCITÀ											
	Merci			Derrate			Dettaglio		VAGONI COMPLETI									
									Merci delle classi 1 e 2 per				Classe A	Classe B	Classe C	Tariffe speciali		Tariffe ecce-zionali
									5,000 kg.		10,000 kg.							
	Dettaglio	kg. 5,000	kg. 10,000	Dettaglio	kg. 5,000	kg. 10,000	1a Classe	2a Classe	1a Cl.	2a Cl.	1a Cl.	2a Cl.				1	2	1
k.	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
50 . .	27	36	49	3	16	26	3	4	26	32	15	25	10	17	20	6	31	23
125 . .	26	46	52	»	17	27	»	4	27	35	15	25	12	15	14	3	21	12
200 . .	27	48	54	0.9	19	29	0.9	6	29	37	18	27	15	17	9	2	11	10
400 . .	30	54	63	5	29	38	5	9	38	46	21	32	18	24	2	6	5	2
800 . .	34	61	66	10	40	48	10	5	48	54	18	28	11	25	1	6	5	1

È chiaro che le riduzioni sono d'un'importanza molto variabile per le diverse tariffe e per le varie distanze. La riforma ha favorito particolarmente le spedizioni a grande velocità e quelle delle merci di valore a piccola velocità, quando esse formano un carico di mezzo vagone o vagone completo. Essa ha inoltre, a queste stesse merci, favorito i trasporti a grande distanza più che i trasporti locali, in seguito dell'applicazione di una base differenziale che prima non esisteva; per le merci a piccola velocità delle classi inferiori l'effetto è stato all'opposto, in seguito del rimaneggiamento delle scale differenziali.

A titolo di indicazione noi segnaleremo che la tassa chilometrica media ha subito le variazioni seguenti:

		1890	1891
Grande velocità	kr.	10.72	9.96
Piccola velocità	»	2.86	2.67

Per il 1891 le nuove tariffe non avendo avuto effetto che durante la metà dell'anno, si può ammettere approssimativamente che la tassa accusata dalla statistica è la media tra quella dell'esercizio precedente e quella che avrebbero prodotto le nuove tariffe se fossero state applicate per tutta la durata dell'anno. Questa sarebbe adunque:

per la grande velocità . . . . kr. 9.20
per la piccola velocità . . . . » 2,58

da cui si deduce una tassa di riduzione del 14 p 0|0 per la grande velocità e del 10 p. 0|0 per la piccola, in rapporto alla tariffa media del 1890.

Questa tassa sembra a tutta prima sensibilmente più debole di quella che risulta dal confronto diretto delle diverse tariffe alla distanza media dei trasporti; ma si spiega questa differenza se si osserva che le riduzioni più rilevanti riguardano merci trasportate in quantità relativamente minima (carichi completi di grande velocità o delle classi 1a e 2a della piccola velocità). Dal confronto delle tasse medie pare, dunque, risulti in definitiva una misura assai esatta della riduzione di cui ha goduto la generalità del pubblico.

In rapporto alle nuove tariffe ungheresi, quelle della rete austriaca sono più ridotte per la grande velocità e le merci di valore, e quasi equivalenti per le altre merci. La tassa media di riduzione delle nuove tariffe P. V. ungheresi è del 10 0|0, cioè la stessa delle nuove tariffe austriache.

Risultati dell'applicazione delle nuove tariffe. — Nell'anno della riforma il tonnellaggio non è accresciuto sensibilmente più che nell'anno precedente. L'estensione della rete essendo quasi la stessa (74 chilom. dal 1889 al 1890, 56 chilom. dal 1890 al 1891), il tonnellaggio della grande velocità aumentò dell'11 0|0 nel 1890 e del 14 0|0 nel 1891; quello della piccola velocità del 6.9 0|0 nel 1890 e del 7.5 0|0 nel 1891.

Siccome i conti resi dalle Strade Ferrate dello Stato, non indicando la ripartizione del tonnellaggio tra i due semestri, è impossibile apprezzare esattamente l'influenza della riforma nello sviluppo del traffico, che però si sa fu estremamente debole.

Il percorso medio diminuì, sopratutto per la grande velocità. Il prodotto chilometrico diminuì nel 1891 tanto per la grande che per la piccola velocità. Il conto delle Strade Ferrate dello Stato ripartisce come segue la differenza per ciascuno dei due semestri:

	Grande velocità Prodotto totale	Grande velocità Prodotto chilom.	0|0	Piccola velocità Prodotto totale	Piccola velocità Prodotto chilom.	0|0
1° Sem., aumento sul 1890 . . . f.	12,524	2	1.6	643,586	104	
2° Sem., diminuz. sul 1890 . . . f.	17,371	3	1.7	519,302	84	
	— 4,847	— 3	1.1	+ 124.284	— 47	0.6

Risulta evidente che nel periodo dell'applicazione delle antiche tariffe il traffico aveva raggiunto il suo aumento regolare (che era in media il 3 0|0 per anno dal 1884); nel secondo semestre vi fu un *deficit* quasi equivalente, in modo che in definitivo il prodotto si è mantenuto al medesimo livello totale, ma diminuì leggermente in rapporto alla lunghezza della rete. (*Continua*).

ISTRUZIONI
PER CONCEDERE AI CONSORZI LA BONIFICAZIONE DEI TERRENI

(Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici).

La Legge 4 luglio 1886, n. 3962, col sancire la massima di concedere ai Consorzi degli interessati l'esecuzione delle bonificazioni di 1a categoria, non mirava solamente a diminuire il carico del bilancio nazionale, convertendo in annualità, distribuite in un lungo periodo di tempo, le ingenti somme che sarebbe necessario di anticipare in pochi anni; ma si proponeva altresì di iniziare la pratica attuazione di quel sano decentramento che è provvido risveglio delle private iniziative locali, sicura garanzia della reale utilità dell'opera che si compie, ed ha per effetto il sollecito andamento degli affari e la pronta esecuzione dei lavori.

Se non che, questa legge non è stata fin qui applicata che parzialmente e in pochissime Provincie del Regno, mentre

sarebbe invece più che mai necessario che la applicazione sua si estendesse e diventasse sempre più generale, ora che le condizioni del bilancio non che permettere allo Stato di intraprendere direttamente nessun nuovo lavoro di bonifica, lo obbligano anzi a cercare — ogniqualvolta è possibile — di dare in concessione agli interessati, anche quelli che già ha intrapresi.

Importa quindi moltissimo che là dove più urge la necessità e più manifesto si vede il benefizio delle opere di bonifica, gl'interessati siano direttamente ed efficacemente eccitati a rivolgere ad esse la loro precipua attenzione, a concentrare in esse con energia perseverante i loro sforzi ed i loro studi, ed a preparare infine con alacrità i mezzi necessari per la pronta esecuzione di quelle la cui utilità finanziaria, economica, agricola, igienica, morale e politica è al disopra di ogni dubbiezza.

Lo Stato alla sua volta coadiuverà gli sforzi degl'interessati, aiutandoli, dapprima di consigli e di personale per gli studi, e poi coi concorsi pecuniari in base alla legge del 1886.

In tal modo si volgeranno ad opere di effettiva e permanente utilità capitali che altrimenti potrebbero andare dispersi in lavori meno proficui; si svilupperà l'agricoltura, che è, e rimarrà sempre la principale fonte di ricchezza per l'Italia; e si farà opera altamente civile, risanando plaghe di terreni incolti e malamente coltivati e offrendo un largo ed utile campo all'attività di numerose popolazioni.

Ma affinchè la Legge del 1886 possa avere quella estesa applicazione che il Governo desidera, occorre innanzi tutto che la sua cognizione sia più largamente diffusa fra le popolazioni interessate, e siano a queste facilitati i mezzi di conseguire con sollecitudine gli aiuti ed i benefizi ch'essa promette, evitando ogni ritardo non necessario nella procedura prescritta per la concessione delle opere di bonifica agli enti locali che vogliono intraprenderle.

A questo scopo gioverà moltissimo che fino da principio le cose sieno così bene studiate e predisposte da rendere facili, spediti e definitivi i sindacati tecnici e amministrativi, sempre indispensabili quando si tratta di spendere il danaro pubblico, da qualunque cassa esso provenga.

Epperò, mentre invito codesta onorevole Prefettura a volersi efficacemente adoperare affinchè i Comuni, i Consorzi e con essi le più elette intelligenze e le forze economiche del paese s'interessino ai lavori di bonifica e siano spronati a intraprenderli, sento il bisogno di accompagnare questo invito con alcune avvertenze, che nell'intendimento mio devono essere insieme un utile eccitamento a fare ed una guida a far bene.

Comitati promotori. — La prima disposizione da prendersi per effettuare una bonifica con le norme e le prerogative della legge del 1886 è quella di costituire un Comitato promotore, il quale provveda alla compilazione del progetto di massima, secondo le prescrizioni dell'allegato *A* del Regolamento 7 settembre 1887, n. 4963. E a questo proposito avverto, che per tutte quelle opere che fossero già state studiate dal Governo e per cui esistessero progetti o compiuti o iniziati, sono disposto di coadiuvare i Comitati promotori mettendo a loro disposizione non solo i progetti ma anche gli studi, le notizie e i dati di fatto raccolti per servire alla loro compilazione, e tutti quegli altri aiuti di opere e di consiglio che potranno essere dati dagl'Ingegneri del Governo per facilitare ad essi la preparazione o la scelta del progetto di massima che dovranno presentare.

Progetti. — È appena necessario notare che delle tre maniere o sistemi di bonifica — colmate, canali emissari e macchine idrovore — va data sempre la preferenza a quella che offra risultati più certi, con la minore spesa.

Epperò dove si abbiano corsi d'acqua, ricchi di torbide e territori molto depressi e incolti, non può essere dubbia la scelta del sistema delle colmate, con cui insieme alla bonifica si ottiene in molti casi anche un vero rinforzamento degli argini. Dove invece il ristagno delle acque deriva, non tanto dalla depressione dei terreni quanto dal difetto di scoli naturali, è evidente che la preferenza deve darsi al sistema dei canali emissari. E infine quando nè l'uno nè l'altro di questi sistemi siano applicabili, si dovrà ricorrere a quello delle macchine, il quale se talvolta è meno costoso per l'impianto, ha sempre però l'inconveniente di rendere necessaria una spesa continua per l'esercizio, la manutenzione e la rinnovazione del macchinario, spesa certamente non lieve, difficile a calcolarsi per la fluttuazione dei prezzi, e alla quale lo Stato non è obbligato di concorrere.

I progetti devono essere studiati accuratamente; non colla preoccupazione di costringere la spesa in limiti angusti, a scopo di persuadere della convenienza e opportunità dell'opera anche i più ritrosi alle spese, ma tenendo conto di tutto ciò che di imprevisto potrà nascere, specialmente in terreni alluvionali, dove le formazioni sabbiose sono spesso imponenti, e dove il livello freatico è a poca profondità, onde si possono prevedere franamenti di sponda, sorgive e ribollimenti di sabbia. Già all'art. 2 dell'allegato *A* del Regolamento è prescritto di fare cenno nella relazione di tali contingenze, e perciò come allegati alla relazione stessa dovranno presentarsi le terebrazioni del terreno nei punti dove si dovranno aprire i cavi più profondi, specialmente per fondazioni, e si dovrà studiare altresì il regime delle acque freatiche, costituenti il livello più alto delle acque sotterranee, presentando una serie di osservazioni settimanali del livello dei pozzi, parallelamente condotte a quelle pluviometriche ed idrometriche.

E quanto alla viabilità, qualora la rete delle strade che già servono ai territori da bonificarsi non sia sufficiente per gli scopi della bonifica, essa si dovrà completare con le strade nuove che risulteranno indispensabili a questi, senza però mai caricare sul fondo della bonifica le spese per la sistemazione o manutenzione delle strade provinciali o comunali esistenti, le quali dovranno rimanere a carico degli enti a cui spettano per legge.

Il progetto dev'essere compilato in buona forma, completo, chiaro, con tutti i disegni occorrenti, corredato di quote abbondanti e dei necessari computi e accompagnato da una relazione esplicativa particolareggiata, avvertendo che *tutti* i documenti ad esso allegati dovranno essere presentati nella forma prescritta dalla legge di registro e bollo.

L'esame del progetto riuscirà in tal modo più agevole e più pronto e più sicuro sarà il giudizio.

Elenco dei contribuenti. — Molta cura deve poi essere posta dal Comitato promotore nel formare l'elenco dei proprietari e degli enti interessati all'opera, cercando in pari tempo di prevenire le difficoltà, persuadendo i nolenti ed eccitando gli indifferenti in modo che le pubblicazioni dei piani si riducano a pura formalità, e non vi sieno ricorsi od opposizioni, il cui esame richiede tempo non breve, e relazioni nuove con nuovi documenti.

Costituzione del Consorzio. — Emanato il Decreto che approva tale elenco, si può dire già virtualmente costituito il Consorzio, pel quale rimane a procedere a tenore degli articoli 9 e 12 del Regolamento.

Alla Presidenza del Consorzio spetta, secondo l'articolo 1 della Legge 4 luglio 1886, di presentare la domanda per la concessione e l'esecuzione dei lavori secondo il progetto già approvato.

E in questa domanda si dovrà dichiarare:

1. Se la bonifica è di prima o di seconda categoria, o se pure avendo i caratteri della prima categoria, occorra per classificarla una legge nuova;

2. Se la bonifica è di quelle che possono essere divise per zone, eseguendone i lavori successivamente zona per zona; oppure se costituisce un tutto per se stesso inscindibile.

Queste notizie sono indispensabili, sia per promuovere dove occorra gli opportuni provvedimenti legislativi, sia per gli effetti della decorrenza delle quote dovute dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni.

Alla domanda si dovrà unire inoltre il piano finanziario in cui saranno con precisione specificati:

1. La spesa totale necessaria per eseguire completamente le opere di bonifica di cui chiede la concessione;

2. Il modo con cui s'intende di provvedere il capitale occorrente ad eseguirle;

3. I cespiti d'entrata con cui si provvederà al servizio degli interessi ed al graduale ammortamento del capitale, tenendo conto dei contributi dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, delle tasse consorziali e di tutti gli altri eventuali proventi.

Giova avvertire che, ad agevolare il conseguimento ad equo interesse dei capitali necessari a questi lavori si sta appunto provvedendo alla creazione di un nuovo Istituto di credito speciale per cosiffatte operazioni.

Esecuzione delle opere. — Ottenuto il Decreto di concessione dei lavori, si procederà a norma dell'articolo 1 della Legge del 1886 all'elezione del Comitato esecutivo, il quale dopo avere costituito l'Uffizio tecnico contabile ed amministrativo con pochi e valenti impiegati, provvederà alla compilazione dei progetti particolareggiati — da redigersi secondo le norme già indicate pei progetti di massima — e quindi agli appalti ed all'esecuzione dei lavori, curando che tutto proceda con sollecitudine e regolarità.

E per conseguire questo scopo più prontamente e meglio non soltanto sono disposto di concedere nei limiti del possibile ai Consorzi che ne facessero domanda, la facoltà di valersi dell'opera degli ingegneri e degli aiutanti del Genio Civile, ma mi riservo anche espressamente il diritto di assegnare ai Consorzi una parte del personale al servizio dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

La contabilità dei lavori dovrà essere tenuta sempre al corrente ed in ordine perfetto; le liquidazioni sempre chiare e precise, corredate di abbondanti schizzi quotati, specialmente per le opere di fondazione e gli altri lavori non destinati a rimanere scoperti e nessuna variazione ai progetti esecutivi approvati sarà fatta senza la necessaria autorizzazione, che dovrà essere domandata in tempo, documentandola diffusamente, e non sotto forma d'urgenza imperiosa, salvo i casi eccezionali e improvvisi cui provvede il Regolamento del dicembre 1875.

Così i collaudi rimarranno molto facili e spediti, nè dovranno i collaudatori perdere un tempo non di rado lunghissimo nel far completare i documenti, nel chiedere le mancate dilucidazioni, nel separare ciò che fu autorizzato da ciò che non lo fu, e così di seguito.

E per tal modo, si affretteranno anche i rimborsi fissati dall'art. 6 della legge, mentre bene spesso si lamenta oggi che, trascorso il tempo in cui il collaudo deve farsi, non si sono neppure presentate le liquidazioni e i conti finali.

Se queste norme di regolarità, di precisione, di evidenza fossero sempre osservate, nessun incaglio, nessun ritardo si lamenterebbe nei riscontri ed esami degli Uffici competenti.

Vigilanza del Genio Civile. — Agli Uffici del Genio Civile incombe una missione importantissima, quella cioè di consigliare i Consorzi e dirigere l'esecuzione delle opere, facendo le occorrenti visite sui lavori, mantenendosi in continua relazione col Comitato esecutivo e coll'Ufficio tecnico consorziale, vigilando che la contabilità sia in corrente, precisa e chiara e conservando in evidenza la statistica dei lavori e delle spese. E così riuscirà facile poter dare esatto conto di tutte le liquidazioni al momento del collaudo. In conclusione il *Visto* del Genio Civile agli atti degli enti locali non dev'essere puramente e semplicemente l'apposizione di un bollo o d'una firma, ma deve corrispondere ad una perfetta conoscenza delle cose tutte vistate.

L'ingegnere-capo poi farà uso frequente, a meno di serio impedimento, della facoltà accordatagli dalla legge, d'intervenire alle sedute del Comitato, portandovi il valido sussidio della sua esperienza amministrativa e tecnica.

Collaudi. — Si avverte infine che i collaudi non potranno mai essere fatti dal personale degli Uffici del Genio Civile addetto alla sorveglianza dei lavori, ma ne saranno volta per volta incaricati dal Ministero Ufficiali superiori o Ispettori del Genio Civile, che non abbiano mai avuta nessuna diretta ingerenza nelle opere da collaudarsi.

Di questa Circolare la S. V. Ill.ma vorrà accusarmi ricevuta e darne in pari tempo partecipazione ai Comuni, ai Consorzi e ai Comitati di codesta Provincia che possono avervi interesse — adoperandosi anche dal canto suo, nel migliore modo possibile — a promuovere ed affrettare lo studio e l'esecuzione delle opere di bonifica per mezzo dei Consorzi. Le quali opere, mentre sono di alto e generale interesse, giovano però più direttamente ai proprietari delle terre e alle popolazioni dei luoghi in cui si compiono, e ora non possono essere compiute in modo diverso da questo che ho indicato.

Roma, 27 ottobre 1892.

Il Ministro
GENALA.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Assemblea generale della Mediterranea.

L'Assemblea generale della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 25 novembre corrente, all'una pom. nella Sede sociale in Milano, col seguente *Ordine del giorno:*

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Concessione della Varese-Porto Ceresio e della Roma Trastevere-Roma Cavalleggeri;
4. Approvazione del bilancio 1891-92 e relative deliberazioni;
5. Nomina di Amministratori e dei Sindaci.

In un prossimo numero daremo, come di consueto, un largo sunto della Relazione del Consiglio.

><

Assemblea generale della Sicula.

L'Assemblea generale degli azionisti è convocata per il giorno 28 corrente mese alle ore 2 pom. presso la Sede Sociale in Roma, onde deliberare sull'*Ordine del giorno* seguente:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei Sindaci — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1892 e della ripartizione degli utili;
2. Nomina di Consiglieri d'amministrazione;
3. Nomina di Sindaci effettivi e supplenti.

><

Viaggi degli onorevoli Senatori e Deputati nella Rete Mediterranea.

In seguito ad accordi intervenuti col Governo, sono state istituite speciali *tessere* da rilasciarsi agli onorevoli Senatori e Deputati e da valere per i loro viaggi in luogo degli scontrini finora in uso.

Tali tessere sono di due categorie, una per gli onorevoli Senatori e l'altra per gli onorevoli Deputati, in forma di libretto ovoidale con una copertina in pelle turchina, con fregi in oro, per i Senatori e rossa, con fregi in oro, per i Deputati. Le tessere portano rispettivamente le firme del Questore del Senato o della Camera e quella dell'Ispettore generale delle Strade ferrate.

Per le tessere degli onorevoli Senatori la copertina sarà mantenuta costantemente del colore accennato. Invece per gli onorevoli Deputati, dovendo le relative tessere rinnovarsi ad ogni nuova legislatura, verrà cambiato nell'occasione anche il colore della copertina.

Il casato ed il nome del titolare, e così pure il numero di ordine rispettivo delle tessere, vi sono inscritti *a stampa.*

Le tessere saranno inchiuse in una piccola busta che non porta indicazioni di sorta.

><

Ponte provvisorio in legno sul torrente Polcevera fra Sampierdarena e Cornigliano.

Facendo seguito alle informazioni già antecedentemente fornite nel nostro N. 42 circa la costruzione di un ponte provvisorio in legno in sostituzione di quello in muratura abbattuto dalla piena del Polcevera nella notte 5-6 scorso mese, annunziamo che la nuova opera venne felicemente terminata, con una notevole anticipazione su quanto erasi originariamente previsto, il giorno 31 u. s.

Nel giorno stesso venne immediatamente effettuata una prima serie di esperimenti di resistenza con due locomotive di quarta, i quali, avendo dato esito soddisfacente, misero la Società in grado di riattivare subito e con tutta sicurezza il transito dei treni viaggiatori. In seguito poi a nuove prove più accurate eseguitesi il giorno 1° corrente e riuscite pure pienamente favorevoli fu ripreso nel giorno successivo in tutta la sua integrità l'intiero esercizio.

È degna di nota la celerità con cui fu compiuta questa opera importantissima che, pur avendo carattere di provvisorietà, non lascia però di presentare tutta la necessaria sicurezza per un normale esercizio.

Basti il ricordare che si tratta di un manufatto che ha poco meno di 300 m. di lunghezza, di cui 110 nel letto del torrente, e pel quale occorsero circa 600 mc. di legname. Concretato in pochi giorni il progetto e tutti gli elaborati d'appalto, veniva il lavoro affidato alla Impresa Vignolo che vi poneva mano immediatamente il giorno 10 scorso mese e lo spingeva con tanta alacrità, che, malgrado i guasti e il conseguente ritardo prodotti da una nuova e più rovinosa piena del torrente, avvenuta il giorno 12, l'intiera opera riusciva completa e perfetta il giorno 31, cioè in un periodo di non più di giorni 15 lavorativi.

Di questo risultato, realmente insperato, oltrechè alla brava Impresa Costruttrice, va dato lode al personale tecnico della Società, il quale spiegò evidentemente una attività ed intelligenza non comuni.

><

Ferrovie della rete Adriatica.
(Introduzione del sistema dei cottimi).

Ci viene assicurato che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali è intenzionata di applicare nell'esercizio della propria rete il sistema dei cottimi.

Questo sistema, permettendo di interessare il personale tutto del servizio attivo nell'economia dell'esercizio, e dandogli quindi modo di aumentare in una certa misura il proprio lucro in relazione al maggior lavoro che gli si viene ad addossare, pare possa riuscire al duplice scopo di diminuire le spese dell'esercizio e di migliorare le condizioni economiche del personale.

Il risultato già avutosi su linee estere, e specialmente su quelle austriache della *Südbahn* dà affidamento che anche sulle nostre ferrovie sarà possibile di conseguire un soddisfacente risultato. Sulle ferrovie italiane il sistema del cottimo è già in modo concreto applicato al servizio della trazione, nel quale viene assegnata al macchinista una data quantità di combustibile per ogni tonnellata trasportata, e l'economia che il personale di macchina ottiene, viene divisa in parte prestabilita fra esso e l'Amministrazione ferroviaria.

Nel servizio del movimento e traffico si vorrebbe fare qualche cosa di analogo. Si stabilirebbero dei coefficienti o prezzi unitari per ogni prestazione d'opera, come ad esempio: per ogni quintale di merce caricata o scaricata; per ogni carro di transito; per ogni carro in arrivo; per la pulizia di ogni scambio; per la pulizia della stazione; per ogni lume acceso, ecc., ecc.

Alla fine di ogni mese si farebbe la liquidazione moltiplicando le diverse unità di prestazione d'opera per il relativo prezzo. Dal totale così ottenuto si dedurrebbero le spese relative alle mercedi dei manovali, manovratori, sviatori, ecc.; di tutti quelli cioè che prestano opera manuale. L'economia risultante verrebbe in parte accreditata all'Amministrazione ed in parte portata a credito di tutto il personale della stazione. La suddivisione poi del lucro così toccato al cottimo verrebbe fatta in modo proporzionale all'importanza del servizio ottenuto dai diversi agenti del cottimo. Così il capostazione, il quale dovrebbe dirigere il cottimo, avrebbe il massimo, tre o quattro parti; i manovratori una parte e mezza, ed i manovali e gli sviatori una parte.

Anche nel servizio della manutenzione, la Società delle Strade Ferrate Meridionali sta studiando modificazioni organiche analoghe importantissime. Infatti, adottando il sistema seguìto dalle Ferrovie dell'*Est* francesi, la Società stessa ha incominciato ad applicare il sistema della revisione generale del binario, in sostituzione della revisione saltuaria, ora in uso. Questa revisione, per ora, venne fatta in economia, ma si studia per affidarla a cottimo, come fanno le Ferrovie tedesche. Intanto l'esperimento limitato fattosi a tutt'oggi di questo sistema, pare conduca a conclusioni favorevoli tanto nel senso della sicurezza della circolazione dei treni che in quella dell'economia.

><

Progetto di ferrovia a scartamento ridotto da Rimini a San Marino.

Il signor Cesare Orsini ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo per una ferrovia a sezione ridotta da Rimini a San Marino, i cui studi furono autorizzati con decreto Ministeriale del 19 dicembre 1891, domandandone l'approvazione a termini di legge ed instando perchè gli sia accordata la concessione per 90 anni della linea, col massimo sussidio ammesso dalla legge del 24 luglio 1887, limitatamente, ben inteso, alla parte di percorso scorrente in territorio italiano.

Di questo progetto daremo alcuni ragguagli tecnici in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.
(Fabbisogno di materiale).

Diamo nel seguente prospetto il fabbisogno del materiale metallico occorrente per l'armamento del tronco *Paternopoli-Pontemorano*, compreso fra le progressive 26.929.02 e 37.509.29 della linea Avellino-Rocchetta Melfi. Il detto materiale dev'essere del primo tipo delle ferrovie complementari, con guide in acciaio di m. 12 posate su 14 traverse, con una piastra doppia speciale di giunzione, e tutte piastre intermedie fissate con caviglie d'acciaio:

Rotaie da m. 12 . . .	N.	1,570	Tonn.	678,240
» » 11.927 . .	»	490	»	210,392
» » 6 . .	»	40	»	8,640
Stecche	»	4,350	»	34,800
Chiavarde	»	9,400	»	7,520
Piastre di giunzione a 6 fori	»	2,090	»	18,914
Piastre intermedie a fori circolari	»	25,400	»	54,610
Piastre intermedie a fori rettangolari	»	950	»	2,042
Caviglie d'acciaio . . .	»	66,700	»	25,012
Arpioni	»	2,900	»	1,218

><

Ferrovia Circumetnea.
(*Situazione dei lavori al 1° settembre 1892*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° settembre p. p. dei lavori di costruzione della Ferrovia Circumetnea, la quale misura la lunghezza di metri 114,396.89.

CATEGORIE DI LAVORI		1° TRONCO Riporto-Randazzo m. 22,136.35	2° TRONCO Randazzo-Adernò 38,816.06	3° TRONCO Adernò-Catania 37,444.48
Movimento di materie:				
Sterri da eseguire	mc.	306.750	249.700	277.680
» eseguiti	»	210.000	256,793	159.000
Riempim. da eseguire	»	428.994	289.433	245.278
» eseguiti	»	179.700	289.000	213.450
Opere d'arte da eseguire	N.	205	151	103
» in costruz.	»	0	8	1
» già eseguite	»	60	81	86
Case cantoniere da eseg.	»	7	12	10
» » già eseg.	»	0	0	0
Casotti da guardiano:				
da eseguire	»	24	10	20
già eseguiti	»	0	0	0
Stazioni e fermate:				
da eseguire	»	8	3	8
già eseguite	»	0	0	0

Le gallerie della linea sono quattro della totale lunghezza di m. 500.74, e trovansi quasi completamente ultimate.

><

Linea Caianello-Isernia.
(*Situazione dei lavori del tronco Roccaravindol-aIsernia*).

Riceviamo le seguenti informazioni sulla situazione, riferita al 1° ottobre 1892, dei lavori di costruzione del tronco da Roccaravindola ad Isernia (della linea Caianello-Isernia) in appalto all'Impresa Tiozzi Ferruccio.

Espropriazioni: Sono complete.

Movimenti di materie: Sono quasi ultimati.

Opere d'arte: Mancano, parzialmente, alcuni lavori nelle opere d'arte minori. Sono ultimati i parapetti di tutti i viadotti. Nel ponte sul Volturno sono ultimate tutte le sei pile; le spalle sono al piano di posa della travata; il primo pennello a difesa della spalla Caianello è quasi completo; ed i muri di rivestimento, a difesa dell'argine ferroviario, sono al piano di risega.

Case cantoniere: Sono tutte complete, meno quella all'estremo del tronco che è in corso di costruzione.

Fabbricati delle stazioni: Tutti ultimati; mancano però alla stazione d'Isernia il rifornitore, il deposito del combustibile per la Rete Mediterranea ed i due piani caricatori del carbone per le due reti.

Opere di consolidamento: Sono in corso di esecuzione in vari punti del tronco parziali rivestimenti di scarpate, fossi di guardia e cunette.

Lavori accessori e di finimento: Si proseguono le chiusure con muri in malta ed a secco, e si completano le deviazioni di strade e di corsi d'acqua.

Gallerie: Sono quattro, della lunghezza: SS. Trinità di m. 160; Lonzano di m. 803.56; Campacchione di m. 364.28, e Riccioni di m. 176. Sono tutte ultimate.

><

Ferrovie della Sicilia.
(*Percorso del materiale rotabile nell'esercizio 1891-92.*)

Diamo nei seguenti prospetti l'indicazione del percorso delle locomotive, carrozze, carri a bagaglio e carri da merci, in servizio sulle Ferrovie della Sicilia, durante l'esercizio finanziario 1891-92, distintamente per trimestre.

		1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre
Locomotive . .	Km.	708,809	736,338	738,790	754,372
Carrozze . . .	»	2,412,336	2,539,841	2,318,273	2,777,640
Carri a bagaglio	»	588,556	611,958	627,139	631,263
Carri da merci .	»	3,753,944	3,793,331	3,377,302	3,059,984
Carri in servizio cumulativo. .	»	76,343	20,408	1,178	4,499

><

Ferrovia Torino-Rivoli.

Col 3 novembre è entrato in vigore il consueto orario invernale.

><

Ferrovie economiche biellesi.

A datare da oggi entra in vigore l'orario invernale sulla rete economica biellese comprendente le linee Biella-Cossato-Valle Mosso; Biella-Andorno-Balma e Biella-Mongrando.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per l'impianto di una presa d'acqua dal torrente Scrivia per l'alimentazione sussidiaria del rifornitore della stazione di Ronco, nella ferrovia succursale dei Giovi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,400, ed all'esecuzione delle opere sarà provveduto mediante appalto a licitazione privata, in base alle norme di cui all'articolo 65 del Capitolato di esercizio;

2. Che in base allo schema proposto possa farsi luogo alla concessione alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia d'allacciamento della stazione di Cagliari colla banchina del porto, a senso dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, senza alcuna sorveglianza a garanzia da parte del Governo, in base al progetto concordato fra le varie Amministrazioni interessate nella conferenza del 15 ottobre 1891.

Il Consiglio di Stato ha poi espresso il suo parere su di un progetto di transazione delle vertenze insorte fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Lastrucci Eugenio in dipendenza dei lavori a quest'ultima appaltati per la costruzione del primo tratto del terzo tronco Camerlata-Merone-Pontenuovo della ferrovia Lecco-Como.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Domanda di proroga*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di proroga per un altro anno della concessione di cui ha fruito fino a tutto ottobre p. p. la Ditta Roi di Vicenza per i suoi trasporti di filati di canapa e di lino e di tela da sacchi da imballaggio, da detta località a Napoli.

La proroga dovrebbe accordarsi alle stesse condizioni della convenzione precedente, collo stesso obbligo di traffico minimo di 150 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento di una frana fra i chilometri 172.110 e 172.220, nella linea Eboli-Metaponto;
2. Transazione finale coll'Impresa Lori-Gherardi, costruttrice del tronco Pontremoli-Filattiera, della linea Parma-Spezia.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 2 novembre (N. 256). — **R. Decreto 25 settembre 1892**, col quale viene approvato il nuovo testo unico del Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della Provincia di Torino, il quale Regolamento è unito al predetto Decreto.

— **R. Decreto 25 settembre 1892**, col quale si iscrive il tronco di strada da Modugno a Bitonto, nell'elenco delle strade provinciali di Bari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Scordia-Caltagirone. — Il 31 ottobre u. s. fu inaugurato il tronco ferroviario Scordia-Caltagirone, della linea Valsavoia-Caltagirone.

Il treno inaugurale, partito alle 8.20 da Catania, giunse a Caltagirone dopo otto ore, stante le lunghe fermate alle cinque stazioni del tronco Fildidonna, Militello, Mineo, Vizzini e Grammichele. A Caltagirone pronunciò, applauditissimo, il discorso inaugurale, l'on. Arcoleo, il quale si augurò che in un tempo non lontano la linea possa avere un altro sviluppo, possa cioè prolungarsi sino a Terranova.

Il treno al suo passaggio fu accolto con vive manifestazioni di gioia dalla popolazione affollatasi alle fermate.

Il tronco è lungo circa 53 chilometri (1).

Ferrovia Catanzaro Marina-Stretto Veraldi. — *Appalto per la costruzione del tronco Catanzaro Sala-Settingiano.* — Il 26 ottobre testè decorso, ha avuto luogo al Ministero dei Lavori Pubblici la gara d'appalto a licitazione privata ed *à forfait* per la costruzione del tronco Catanzaro Sala-Settingiano della ferrovia Marina di Catanzaro Stretto Veraldi.

Le Imprese ammesse alla licitazione privata erano ventitre, cioè: Vitali Domenico, Rossellini Zeffiro, Almagià Edoardo, Maccaferri Raffaele, Aletti Adone, Ronchi Ingegnere Antonio, Bagozzi Federico, Mongardi Giovanni, Magnani Luigi, Ceci ing. Pietro, Martini ing. Giuseppe, Rosazza Gustavo, Lanari Annibale, Ciampi Giuseppe, Ronchetti Sante, Borruso ing. Gaetano, Trewhella Giovanni, Albertini ing. Aristo, Mastrigli Adolfo, Tanlongo Paolo, Benelli Cav. Ignazio, Rey Giovanni, Medici cav. Francesco.

Deliberataria è rimasta l'Impresa Rossellini Zeffiro, che ha offerto di eseguire il tronco in parola per l'importare di lire 3,098,000.

Ferrovia Catania-Nicosia. — Il Consorzio per la costruzione della ferrovia Catania-Nicosia, costituito dalla provincia di Catania e da tutti i Comuni interessati, ha rivolte vive istanze al Governo affinchè voglia dare al Consorzio stesso un sicuro affidamento circa il contributo massimo da parte del Governo nella spesa occorrente per i lavori della ferrovia predetta, il cui progetto fu già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

A quanto si assicura il Consorzio avrebbe in corso trattative con una Ditta la quale si assumerebbe la costruzione e l'esercizio della linea, qualora le sia assicurata da parte del Governo la sovvenzione chilometrica di lire 3000 per la durata di 70 anni e da parte del Consorzio, un contributo di L. 1000 a chilom. per la durata di anni 30. Giusta la perizia annessa al progetto, la spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea ammonta a L. 8,500,000.

(1) Per maggiori schiarimenti rimandiamo i lettori al n. 42 del *Monitore*, p. 662.

La nuova ferrovia sarebbe destinata a congiungere Catania a Nicosia da cui è distante circa 90 chilometri.

Ad essa è interessata una popolazione di 228,043 abitanti con un movimento annuale di prodotti agricoli ed industriali, all'importazione ed all'esportazione di tonn. 237,798.

Sono attraversati colla linea i più grandi corsi d'acqua che esistono in Sicilia, cioè: il Simeto, il Salso, il fiume di Troina, il fiume di Cagliano, il fiume di Cerami, e molti altri grossi torrenti.

Oltre alle interessanti opere d'arte rese necessarie per l'attraversamento dei preindicati corsi d'acqua, sono previste anche alcune gallerie, fra cui una, quella di Regalbuto, della lunghezza di m. 900.

Per una tale circostanza, e quantunque si sieno proposti i tipi più economici di costruzione, non fu possibile di mantenersi in un preventivo di spesa che non fosse di poco inferiore alle L. 150,000 per chilometro. D'onde la necessità di ottenere dal Governo il maggior contributo ammesso dalla legge, seppure vuolsi che in un periodo non molto lungo la nuova linea, che interessa una così numerosa popolazione, affatto priva delle comunicazioni ferroviarie, divenga un fatto compiuto.

Ferrovia di Vallombrosa. — Il servizio di questa ferrovia continuerà regolarmente anche nella stagione invernale. Al Saltino venne impiantato un elegante *restaurant*.

Incanto della funicolare biellese. — Questa piccola ferrovia destinata a facilitare i rapporti fra la parte bassa e l'alta di Biella, stata inaugurata con molta pompa e mille augurii or sono pochi anni, che col piccolo fabbricato superiore costò più di lire duecento mila, fu testè messa all'incanto per 50,000 lire. E sono tante le condizioni d'esercizio e le evenienze future per possibili decadenze e probabili aggravi nell'uso dell'acqua motrice che un privato è quasi impossibile che ne faccia acquisto. Un gruppo di principali azionisti o creditori se ne rese compratore coll'*offerta* di sole L. 100 in aumento alle L. 50,000 e costituirà una nuova società per l'esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Vossischen Zeitung* dà le seguenti informazioni attinte a fonte sicura: Non tenuto calcolo nei risultati del 1892 delle maggiori entrate certe per l'ottobre, il novembre ed il dicembre, pur non considerando gli importanti aumenti delle cifre rettificati in paragone delle cifre provvisorie, la Ferrovia del Gottardo, anche qualora il guadagno netto del 1891 dell'importo di 310,000 fr. fosse passato invariato a conto 1893, in base al maggior introito già fin d'ora ottenuto di 554,000 fr., permetterebbe di dare 1 ½ per cento di dividendo più dell'anno scorso, cioè il 7 ½ per cento.

— Il Consiglio d'Amministrazione, che era convocato il 31 ottobre testè spirato in Lucerna, presa conoscenza di uno scritto del Ministero italiano, col quale, ricordando le previdenti ed amichevoli attenzioni usate in occasione dei viaggi del Re d'Italia negli anni 1889 e 1892, esprime riconoscenza e ringraziamenti, coll'osservazione che il Re scorse in ciò una nuova prova della leale amicizia che unisce la Svizzera all'Italia.

La Direzione venne poscia autorizzata a versare nella cassa di soccorso il necessario capitale di copertura per la suppletoria inscrizione di un certo numero di vecchi funzionari ed impiegati, purchè ciò sia ammissibile a stregua degli statuti della Società e fino all'importo di fr. 125,000, che dovranno essere presi sull'aggio proveniente dalla terza emissione d'azioni messo in riserva.

Inoltre la Direzione venne autorizzata a conchiudere col Consiglio Federale una convenzione suppletoria al protocollo dell'8 aprile 1885 sulle trattative col Dipartimento delle

Ferrovie concernente la fissazione del conto di costruzione della Ferrovia del Gottardo, colla quale l'ammortizzazione delle perdite di corsi, di oggetti deteriorati, ecc., sia conteggiata in una forma variata richiesta dal Dipartimento delle Ferrovie.

Circa alla domanda della Commissione di controllo concernente la quistione di stabilire delle regole fisse per l'impiego di denari, stata rimessa dall'assemblea generale all'Amministrazione per rapporto e proposte, venne risolto di rimettere questo affare ad una Commissione.

Ferrovie Svizzere. — *Linea della Valle della Sihl.* — All'adunanza degli azionisti della ferrovia della Sihlthal che ebbe luogo venerdì e sabato, erano rappresentate 1960 azioni. Venne risolto di emettere un nuovo prestito di seconda ipoteca dell'importo di franchi 500,000.

In seguito, in rimpiazzo del sig. Roberto Strehler, dimissionario per malattia, venne nominato membro del Consiglio d'Amministrazione il sig. dir. Ziegler in Wollishofen; gli altri membri furono riconfermati.

Ferrovie germaniche. — *Il traffico delle merci nel 1891.*

L'*Handels Museum* dà le cifre seguenti relativamente al traffico delle merci sulla rete germanica:

Traffico totale	151,681,437	159,493,531
di cui: per l'interno . .	128,364,392	134,404,629
per l'estero . .	23,317,045	25,088,902
Quest'ultimo Traffico comprende:		
1° Tra l'estero e la Germania	21,270,302	23.112,939
che scomponesi così:		
Merci spedite dalla Germania	11,031,192	11,947,834
Merci introdotte in Germania	10,239,110	11,163,105
2° Transito dall'estero all'est.	2,046,743	1,975,063

Ferrovie Inglesi. — *Accidenti ferroviari nel 1891.* — Dal *Board of Trade* togliamo questa statistica degli accidenti ferroviari nel 1891, sulla rete del Regno-Unito, la quale ha trasportato in questo periodo 845,463,000 viaggiatori:

	Uccisi	Feriti, compreso le ferite leggere
Viaggiatori.		
In seguito ad accidenti ai treni, al materiale rotabile, al binario, ecc. . .	5	875
In seguito ad accidenti dovuti ad altre cause compresi quelli cagionati da imprudenza delle vittime	98	737
Personale.		
In seguito ad accidenti ai treni, al materiale, al binario, ecc.	12	154
In seguito ad accidenti dovuti ad altre cause compresi quelli cagionati da imprudenza delle vittime	537	3.007
Altre persone.		
Attraversando i passaggi a livello . .	66	31
Delinquenti	306	161
Suicidi	87	»
Diversi	57	95
	1.168	5.060

Bisogna aggiungere 79 persone uccise e 6,440 ferite in seguito ad accidenti avvenuti sulla dipendenza delle strade ferrate, ma indipendentemente dal movimento dei treni.

Non vi sono che 5 morti e 875 feriti in seguito ad accidenti imputabili alle Compagnie; è interessante notare che il numero di questi accidenti, di 161 nel 1875, 149 nel 1876, e variante da 94 a 146 per il periodo 1877-1885, non fu che di 68 soltanto l'anno scorso.

Ecco le cifre corrispondenti a quelle 5 e 875 date più sopra per il 1891:

	Uccisi			Proporzione	
1890 . . .	18	1	per	45,430,000	viaggiatori
1889 (1) . .	88	1	»	775,183,073	»
1888 . . .	11	1	»	742,499,164	»
1887 . . .	25	1	»	733,670,000	»
1886 . . .	8	1	»	725,584,390	»
1885 . . .	6	1	»	697,213,031	»
1884 . . .	31	1	»	694,991,860	»
	Feriti			Proporzione	
1890 . . .	496	1	per	1,648.000	viaggiatori
1889 . . .	1.016	1	»	8,808,875	»
1888 . . .	594	1	»	67,530,000	»
1887 . . .	538	1	»	29,346,800	»
1886 . . .	615	1	»	90,699,049	»
1885 . . .	436	1	»	116,202,171	»
1884 . . .	864	1	»	22,419,092	»

Ferrovie africane. — *Ferrovia dell'Usambara.* — La Compagnia germanica della strada ferrata dell'Usambara ha deciso d'iniziare la costruzione di una ferrovia da Tanga a Bondei. Il tronco che sarà costrutto in questo stesso autunno è quello che unisce Tanga a Vega (Kwa-Abdallah, 140 chilometri). Essa costerà un 1,500,000 marchi (lire L. 1,875,000). Il ricco territorio dell'Usambara sarà così subito avvantaggiato.

Il tracciato non presenta difficoltà serie in questo primo tronco. Quelli che seguiranno, necessiteranno di lavori importantissimi a cagione dei numerosi corsi d'acqua che occorrerà traversare.

Notizie Diverse

Treni internazionali di lusso. — Pel servizio settimanale della Valigia delle Indie, la Società internazionale dei Wagons Lits attiverà prossimamente, in seguito ad accordi presi con le ferrovie italiane, un nuovo treno di lusso Calais-Brindisi e viceversa, via Bologna-Ancona.

Questo treno sarà tutto composto di grandi vetture intercomunicanti, avrà cabine separate con letti dei più recenti modelli, per circa 70 persone, gabinetti per *toilette*, saloni di lettura, di conversazione, per fumatori, ecc., più una grande sala ad uso caffè-restaurant.

L'addobbo del treno sarà fatto con grande sfarzo e buon gusto e vi saranno tutte le maggiori comodità che possono in oggi aversi nei più grandiosi alberghi.

Tutto il treno sarà sfarzosamente illuminato a luce elettrica e, a detta di quanti hanno potuto ammirarlo, sarà il migliore, il più bello, il più completo di quanti viaggiano attualmente nel continente europeo.

Durante il viaggio i passeggeri potranno avere completo servizio di colazioni, pranzi, buffet, bibite calde o ghiacciate, a qualunque ora.

Condotta d'acqua potabile a Palermo. — Il Municipio di Palermo ha sottoscritto un compromesso cogli ingegneri Vanni e Biglia, rappresentanti d'una Società Italiana per la condotta a Palermo delle acque potabili di Scillato.

I concessionari Vanni e Biglia si obbligano di condurre un volume d'acqua di 350 litri al minuto secondo, dei quali la metà in litri 175 nel periodo di tre anni e con un premio di L. 3,500,000, che il Municipio pagherà al collaudo delle opere.

Collocati per uso privato i primi 175 litri, i concessionari, sotto pena di decadenza da ogni diritto, hanno l'obbligo di condurre gli altri 175 litri, con un premio di un milione in un tempo non maggiore di otto anni.

Il prezzo dell'acqua non eccederà i 20 centesimi al metro cubo.

Il compromesso sarà prossimamente sottoposto all'approvazione del Consiglio comunale.

(1) 80 morti e 262 feriti nella collisione presso Armagh.

L'acquedotto di Formello. — Domenica scorsa venne inaugurato solennemente in Formello (Provincia di Roma) il nuovo acquedotto.

La condottura di Formello, ideata ed eseguita dalla Società italiana per condotte d'acqua, che affidò gli studi e la direzione dei lavori agli ingegneri signori Jacobini e Silvestri, ha una lunghezza di circa 7 chilometri, e fornisce circa 80 litri di acqua potabile per ogni abitante. Essa è un'opera molto ben riuscita, che meritò nel gennaio scorso la visita degli studenti della Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Roma, ed è poi importantissima per Formello, che, con una popolazione di soli 800 abitanti, non ebbe difficoltà di sostenere la spesa di oltre L. 100,000 pur di provvedersi largamente di un elemento tanto necessario per l'igiene.

Il Canale di Panama. — L'affare del Panama è entrato nel suo periodo risolutivo; è difatti alla vigilia di essere chiarito su due punti essenziali: la questione del processo contro gli amministratori e le basi della ricostituzione.

Per quanto concerne il processo occorre però attendere l'esito delle annunciate interpellanze alla Camera francese.

Per quanto riguarda il progetto di ricostituzione del signor Hiélard (1), i punti più importanti sono già fissati: sarà pronto verso la fine della settimana.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * di materiale metallico di armamento per il tronco Paternopoli-Montemarano della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Manziana — Roma — (9 novembre, ore 3 pomer., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della conduttura dell'acqua potabile nel Comune di Manziana. Importo L. 19,000. Cauzione provvisoria L. 1900. Fatali 17 novembre, ore 3 pom.

Municipio di Invorio Inferiore — Novara — (10 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'Asilo infantile. Importo ridotto del 22 per 0[0 su L. 51,324.50 (V. n. 42).

Convitto Nazionale di Lucera (14 novembre, ore 10 antimer., 1ª asta). — Appalto per la costruzione d'una parte dell'ampliamento dell'edificio del Liceo-convitto nazionale Broggia di Lucera. Importo L. 62,100. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali 12 novembre, ore 12 meridiane.

Municipio di Taranto (15 novembre, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del 2° e 3° piano dell'edificio detto *Orfanotrofio.* Importo L. 471,387.16 (V. n. 40).

(1) Vedi *Monitore*, n. 34, pag. 538.

Ufficio amministrativo della Provincia di Novara (16 novembre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura a 9 archi e dei relativi accessi per l'attraversamento del fiume Po presso Torino costituenti un tronco di strada provinciale di m. 1563.75. Importo L. 583,000. Cauzione provvisoria L. 25,000. Fatali 3 dicembre, ore 11 ant.

— (16 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle provviste dei lavori occorrenti per la costruzione della prima tratta del tronco di strada provinciale Cesara-Omegna, dal confine territoriale fra Cesara e Nogno all'abitato di Brolo (m. 2465.40). Importo lire 70,670. Cauzione provvisoria L. 4000. Fatali 3 dicembre, ore 11 ant.

Prefettura di Girgenti (18 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un faro di 4° ordine a luce bianca nella punta S. Giacomo all'origine del molo di Levante in Licata. Importo L. 41,120. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Ottobre 29	9bre 5
Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	655.25	662.50
» »	Mediterranee	»	538	552
» »	Sicule	»	616	615
» »	Sarde (preferenza)	»	280	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	320	320
» »	Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	»	550.50	550.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	281	281
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	312.50	312.50
» »	» 2ª emiss.	»	300.50	300.50
» »	Centrale Toscana	»	519	519
» »	Mediterranee 4 0[0	»	445.50	445.50
» »	Meridionali	»	302.25	302,25
» »	Sarde, serie *A.*	»	303.50	303,50
» »	» serie *B.*	»	305.50	305.25
» »	» 1879	»	299	299
» »	Pontebba	»	463.50	463.50
» »	Nord-Milano	»	261.50	*261 50*
» »	Meridionali Austriache	»	331.50	331.50
» »	Gottardo 4 %	»	102.80	102.80

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

17 dicembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Roma.

25 novembre. — **Ferrovie del Mediterraneo.** — Assemblea generale per le ore 1 pom. nella sede della Società in Milano (V. pagine *Annunzi*).

26 novembre. — **Ferrovia Mortara-Vigevano.** — Assemblea ordinaria per le ore 12 merid., nel Palazzo municipale in Vigevano, col seguente Ordine del giorno:

1. Rapporto del Consiglio di Direzione;
2. Presentazione del Rendiconto sociale 1891 – Relazione dei signori Sindaci e deliberazioni relative;
3. Nomina di tre Sindaci e di due Supplenti;
4. Rinnovazione del Consiglio di Direzione.

28 novembre. — **Ferrovie Sicule.** — Assemblea generale per le ore 2 pom, nella sede sociale in Roma (V. pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strade Ferrate del Gottardo. — Elenco delle obbligazioni 5 0[0 estratte il 4 ottobre e rimborsabili dal 1° gennaio 1893:

Lettera **A.** — N. 17761 al 17780; 39561 al 39580; 44681 al 44700; 45321 al 45340; 63861 al 63880; 69521 al 69540.

Lettera **B.** — N. 2161 al 2170; 7221 al 7230; 11021 all'11030; 15151 al 15160; 29331 al 29340; 29671 al 29680; 42451 al 42460; 51151 al 51160; 57001 al 57010; 58821 al 58830.

Le obbligazioni della lettera A sono rimborsabili in L. 500, e quelle della lettera B in L. 1000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	1.168.715 61	50.144 31	563.419 32	1.772.738 89	13.166 92	3.568.185 05	4.226 00
1891	1.155.941 32	48.741 17	828.524 64	1.697.335 82	11.847 84	3.742.390 79	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 12.774 29	+ 1.403 14	— 265.105 32	+ 75.403 07	+ 1.319 08	— 174.205 74	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	29.176.609 68	1.354.253 56	9.964.604 67	37.975.613 17	410.404 95	78.881.486 03	4.226 00
1891	30.245.645 06	1.366.065 25	10.676.735 05	37.272.858 29	402.018 29	79.963.321 94	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.069.035 38	— 11.811 69	— 712.130 38	+ 702.754 88	+ 8.386 66	— 1.081.835 91	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	73.119 39	2.436 69	34.336 23	120.659 43	4.919 53	235.471 27	1.163 78
1891	73.469 03	1.799 65	35.176 64	109.814 65	1.265 45	221.525 42	1.017 51
Differenze nel 1892	— 349 64	+ 637 04	— 840 41	+ 10.844 78	+ 3.654 08	+ 13.945 85	+ 146 27
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	1.816.896 98	44.970 44	559.240 74	2.789.674 19	88.277 39	5.299.059 74	1.037 27
1891	1.860.100 70	45.975 37	551.495 87	2.813.098 59	63.470 55	5.334.141 08	1.001 22
Differenze nel 1892	— 43.203 72	— 1.004 93	+ 7.744 87	— 23.424 40	+ 24.806 84	— 35.081 34	+ 36 05

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	705 72	759 15	— 53 43
riassuntivo	15.993 96	16.386 91	— 392 95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	106,236 00	2,671 00	8,892 00	135,289 00	793 00	253,881 00	609 00	417 00	1892 . . . L. 253,881 00
1891	102,372 00	1,970 00	11,341 00	129,287 00	1,386 00	246,356 00	609 00	405 00	1890 . . . » 239,328 00
Differenza nel 1892	— 3,864 00	+ 701 00	+ 2,449 00	+ 6,002 00	— 593 00	+ 7,525 00	»	+ 12 00	*Differ.* in +/— 14,553 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1892					
1892	1,120,830 00	23.498 00	137,758 00	1,303,224 00	9,359 00	2,594,664 00	609 00	4,261 00	1892. . . L. 2,594,664 00
1891	1,111,053 00	20,747 00	133,789 00	1,294,595 00	11,733 00	2,571,917 00	609 00	4,223 00	1890. . . » 2,518,313 00
Differenza nel 1892	+ 9,777 00	+ 2,751 00	+ 3,964 00	+ 8,629 00	— 2,374 00	+ 22,747 00	»	+ 38 00	*Differ.* in +/— 76,351 00
				RETE COMPLEMENTARE					
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	19,473 00	27 00	1,291 00	7,615 00	10 00	28,416 00	247 00	115 00	1892 . . . L. 28,416 00
1891	17,960 00	139 00	1,193 00	6,922 00	386 00	26,600 00	178 00	149 00	1890 . . . » 21,629 00
Differenza nel 1892	+ 1,513 00	— 112 00	+ 98 00	+ 693 00	— 376 00	+ 1,816 00	+ 69 00	— 34 00	*Differ.* in +/— 6,787 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1892					
1892	251,194 00	2,283 00	16,366 00	68,589 00	787 00	339,219 00	230 00	1,475 00	1892 . . . L. 339,219 00
1891	189,765 00	1,670 00	11,521 00	50.816 00	1,732 00	255.504 00	152 00	1,681 00	1890 . . . » 201,849 00
Differenza nel 1892	+ 61,429 00	+ 613 00	+ 4,845 00	+ 17,773 00	— 945 00	+ 83,715 00	+ 78 00	— 206 00	*Differ.* in +/— 137,370 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Ottobre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,498.85	16,026.40	2,157.45	1,010.40	3,330.45	5,290 60	8,734.80	5,350.40	2,457.90	6,231.65	2,955.15	1.000.45
Bagagli e Cani	96.20	354.60	62.30	7.25	67.65	8.25	103.20	85.25	41.35	45.10	30.70	8.65
Merci a G. V. e P. V. Accel.	888.65	3,846.20	174.00	130.35	586.30	205.15	287.10	557.00	357.45	720.40	386.40	80.05
Merci a P. V.	5,059.95	6,193.10	746.80	2,351.25	1,046.85	538.25	3,137.60	2,054.05	1,524.15	3,010.00	1.012.70	437.20
Totali	10,543.65	26,420.30	3,140.55	3,499.25	5,031.25	6,042,25	12.212.70	8,046.70	4,380.85	10,007.15	4,384.95	1,526.35

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		Biglietti semplici – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	Biglietti d'andata e ritorno – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	123 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

Stazioni		1. 2. cl. (**)	1. 2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
Londres Ch.-Gross	Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . .	—	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres.	—	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich). Calais-maritime	Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
		Déjeun.						
(ora francese) .	Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
	Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens	Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
	Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
			Pranzo	Pranzo				
	Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
		1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève	—	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian	—	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains	—	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry	—	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane	—			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino	—	—	—	2 — p.	6 20 p	—	—	7 50 a.
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara	—	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
								1. 2. cl.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . .	—	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa.	—	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli.	—	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi	Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona	—	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . .	—	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze	—	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

Stazioni		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli.	Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma	—	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)					
Brindisi.	Par.	—	2 15 a		—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma	—	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . .	—	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova	—	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian	—	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève	—	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
		1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
					Déjeun.		Pranzo	
					1. 2. cl.			
	Par.	8 — antim.		10 10 a	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
	Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . .	Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
	Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Calais-Mar	Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
					3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) .	Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 12 Novembre 1892. NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

IL BILANCIO SOCIALE 1891-92

I.

Nella seduta del Consiglio d'Amministrazione tenutasi ieri, 11, a Milano, si è discusso ed approvato il bilancio consuntivo 1891-92 da presentarsi alla prossima assemblea generale degli azionisti, che avrà luogo il 25 corrente. L'egregio Direttore Generale, comm. Massa, ha comunicato la relazione che verrà letta alla detta assemblea, e che, come il solito, sarà a suo tempo pubblicata nel *Monitore*.

Dalla relazione risulta che il prodotto medio chilometrico della rete fu di L. 24,121.65 e la spesa media di L. 16,229.91, mentre l'anno scorso le medie chilometriche del prodotto e delle spese erano risultate rispettivamente di L. 24,667.54 e di L. 16,765.93.

Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo con 304 chilometri di maggiori linee, durante l'anno sociale 1891-92 ammontò a L. 117,231,216.35, con una diminuzione di prodotto sul precedente esercizio di L. 112,260.40.

La relazione si chiude coll'esposizione del bilancio, da cui si ricava che l'utile netto dell'esercizio 1891-92, detratto il ventesimo per il fondo di riserva, fu di L. 10,075,415.15, che, distribuendo L. 25 alle azioni e detraendo il fondo straordinario, restano ancora L. 967,873.64, le quali permettono, dopo detratto il decimo da dividersi fra amministratori e capi-servizio, una distribuzione di lire 2.50 per azione.

Così il dividendo alle azioni sarà in complesso di L. 27.50. Siccome furono pagate L. 20 in acconto dividendo (L. 7.50 al 2 gennaio e L. 12.50 al 1° luglio), restano ancora a pagarsi a saldo L. 7.50.

Riferiamo ora un sunto sommario della parte riguardante le linee dell'Italia superiore, riservandoci di completare i nostri cenni sulle altre linee nel prossimo numero.

Nella relazione è fatto cenno della istituzione in Torino di un ufficio di controllo dei prodotti pei trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo italiano comune con la Rete Adriatica, e d'un altro a Firenze, pure comune, per il controllo delle merci a grande velocità e per la contabilità dei noli dei veicoli.

Questo provvedimento, combinato coll'Adriatica, sarà di grande vantaggio alle due Amministrazioni, semplificando il lavoro, e tornerà pure utile al pubblico, risparmiandosi i duplicati dei documenti di trasporto e uniformandosi le tassazioni dei trasporti.

Toccando delle nuove linee, la relazione ricorda l'apertura al pubblico servizio della Cuneo-Saluzzo, inauguratasi il 1° giugno u. s., e informa della alacre costruzione delle rimanenti linee da ultimarsi.

La questione degli orari non è taciuta dalla relazione. In essa si afferma che tale questione si presenta sempre difficile per le esigenze contraddittorie, e per la natura complessa dei problemi. L'Amministrazione però dichiara che, osservando gli obblighi contrattuali e avendo per guida i bisogni generali e locali, procurerà sempre di coordinare il servizio a tali bisogni, che collimano coll'interesse stesso dell'Amministrazione, la quale attende la sua rimunerazione dal maggior concorso di viaggiatori.

Passando ai lavori di completamento e di assetto delle linee in esercizio e delle officine, la relazione ha qualche parola per le officine di Torino, per le quali la parte approvata può dirsi compiuta in relazione ai fondi stanziati; sarà necessario per ora rimandare la rimanente parte della costruzione delle officine stesse.

Sono ultimati i lavori di rinforzo e di difesa della spalla destra e di alcune pile del ponte sul Po a Valenza e si stanno ora facendo scandagli alle altre tre pile; si attende l'esito di alcuni assaggi per metter mano ai lavori di rivestimento della galleria di Valenza.

Fra breve, mediante l'impianto di opportuni apparati di sicurezza sarà reso possibile l'esercizio a doppio binario sul tronco Vercelli-Borgo Vercelli, meno la tratta del ponte sul Sesia.

Si attende ai lavori per l'impianto di un bivio al ponte Bormida all'uscita della stazione di Alessandria, che renda possibile l'esercizio a doppio binario anche sul tronco Alessandria-Spinetta.

Si lavora per la posa in opera dei conduttori elettrici per gli apparati di *bloch* sulla linea da Genova a Sarzana.

Nell'assestamento degli uffici della Rete si avrà un concentramento di uffici a Torino, mediante contratto con una Ditta di conosciuta solidità che darà in affitto per un

termine abbastanza lungo un fabbricato appositamente costrutto.

Quanto al materiale rotabile furono ultimamente ordinate ad officine nazionali 4 locomotive a quattro ruote accoppiate G. V.; 10 carrozze di prima classe; 16 carrozze di seconda classe; 12 carrozze di terza classe; 24 carri coperti per trasporto derrate alimentari; 4 carri tubolari di grande portata, sistema Goodfellow e Cushmann; 15 carri serbatoi della portata di 12 tonnellate e 8 botti di ferro da adattarsi sui predetti carri tubolari.

In quanto ai lavori di ampliamento delle stazioni d'innesto furono in molta parte ultimati; resta la nuova stazione di Saluzzo, alla quale dovranno far capo anche le due linee per Moretta e Savigliano, tuttora in costruzione. Il servizio viene disimpegnato dalla vecchia stazione in attesa che la nuova sia terminata.

I lavori della linea Ovada-Acqui-Asti sono ultimati quasi sulle tratte Asti-Nizza e Nizza-Acqui; non furono però ancora incominciati gli ampliamenti delle stazioni di Asti, Nizza ed Acqui perchè manca l'approvazione dei relativi progetti da parte del Governo. Sulla strada rimanente Acqui-Ovada (chilom. 15), sono ultimati il corpo stradale, i fabbricati ed i manufatti; la galleria del Cremolino è oramai vicina ad essere completamente perforata (1).

L'apertura di questa linea avrà luogo nel giugno 1893.

Il tronco Campoligure-Ovada, che sarà aperto nel giugno 1894 è costrutto per 9|10 pei manufatti minori e per 3|4 per le opere d'arte. Delle nove gallerie quattro sono interamente perforate e le altre per 8|10.

Il tronco Polcevera-Mele sarà ultimato nel giugno 1895 e quello Mele-Campoligure nel giugno 1897.

Sulla linea Cuneo-Ventimiglia, ultimata e aperta fino a Limone, si stanno eseguendo gli studi per la tratta Tenda-Ventimiglia, ma in essi la Società delle Ferrovie del Mediterraneo non ha più ingerenza, avendo fatta la riconsegna del servizio alla Direzione governativa. Così pure la Società fu esonerata col 1° febbraio scorso dalla dirigenza tecnica ed amministrativa della linea Parma-Spezia.

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° ottobre 1892 (2).

I. — Linea Lecco-Colico.

Tronco Lecco-Bellano. — Ultimato ed in esercizio dal 1° luglio 1892.

Tronco Bellano-Colico. — *Movimento di materie:* Parte eseguita. In rialzo m. c. 40,400. In scavo m. c. 36,386. Totale m. c. 76,786. Parte da eseguirsi in rialzo m. c. 127,560, in scavo m. c. 64,664. Totale m. c. 192,224. Totale generale m. c. 269,010. Il lavoro fatto corrisponde a 25|100 del totale.

Opere d'arte: Sopra 54 opere d'arte comprese nel tronco, sono in corso di costruzione 14 ponticelli di luce non maggiore di m. c. 3, n. 2 da 3 m. a 10 e n. 6 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a circa 12|100 del totale.

Gallerie: Tutte le gallerie sono in corso di esecuzione, ed il lavoro fatto è il seguente:

Scavo in piccola sezione	ml.	905
» in grande »	»	625
» in strozzo	»	378
Muratura in calotta	»	230
» piedritti	»	87

Il lavoro fatto corrisponde a 6|100 del totale.

Case cantoniere: Le case cantoniere sono in n. di 12, delle quali n. 9 sono in corso di costruzione, ed il lavoro fatto corrisponde a 50|100 del totale.

Stazioni e fermate: Stazione di Dervio, nulla. Fermata di Dorio, eseguite le murature del fabbricato viaggiatori e quelle del cesso sino alla risega. Fermata di Piona, nulla. Il lavoro fatto corrisponde a 5|100 del totale.

(1) Vedi « Notizie Ferroviarie Italiane ».
(2) Vedi *Stato dei lavori* al 1° settembre 1892 nel n. 42.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — Ultimato ed aperto all'esercizio sino dal 10 agosto p. p.

Tronco Rionero-Potenza. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo m. c. 18,150; in scavo m. c. 26,800. Totale m. c. 44,950. Parte da eseguirsi: in rialzo m. c. 335,850; in scavo m. c. 588,200. Totale generale m. c. 969,000. Il lavoro fatto corrisponde a 5|100 del totale.

Opere d'arte: Il tronco annovera 132 opere, di cui 22 viadotti. Sono in corso di costruzione un ponticello e n. 4 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a circa 10|100 del totale.

Gallerie: Delle 11 gallerie, una è ultimata, ed un'altra, la principale dell'Appennino, è in corso di costruzione. Il lavoro fatto è il seguente:

Scavo in piccola sezione	ml.	1256
» in grande »	»	1200
» in strozzo	»	1080
Muratura in calotta	»	1137
» piedritti	»	1033
Arco rovescio	»	770

Il lavoro fatto corrisponde a 16|100 del totale.

Case cantoniere: Le case cantoniere sono in numero di 42. Di queste, ne sono ultimate due, e quattro mancanti solo delle opere di finimento.

Stazioni e fermate: Fermata di Forenza, nulla. Fermata di Castello, nulla. Stazione di Lagopesole, nulla. Stazione di Aurenza, il fabbricato viaggiatori, il cesso ed il piano caricatore sono ultimati, meno i lavori di finimento. Stazione di Avigliana, il fabbricato viaggiatori ha le fondazioni eseguite, nonchè i vôlti delle cantine; il cesso ha le fondazioni fatte; il piano caricatore ha le murature portate al piano di coronamento. Il lavoro fatto corrisponde a 8|100 del totale.

Armamento: Sono in opera m. l. 466 di massicciata, secondo strato.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

Ultimata ed aperta all'esercizio al 1° agosto p. p.

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Canzano. — Ultimato ed aperto all'esercizio il 18 settembre p. p.

Tronco Canzano-Isernia. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo m. c. 22,700; in scavo m. c. 72,300. Totale m. c. 95,000. Parte da eseguirsi: in rialzo m. c. 598,300; in scavo m. c. 778,700. Totale generale m. c. 1,472,000. Il lavoro corrisponde a poco più di 6|100 del totale.

Opere d'arte: Le opere d'arte sono in numero di 312 fra grandi e piccole. Sono in corso ed in gran parte ultimati n. 19 ponticelli e 6 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a circa 2|100 del totale.

Gallerie: Delle gallerie sono in corso di costruzione quelle dette del Dirupo, Maiella, Inghiottitore e Montepagano. Il lavoro eseguito è il seguente

Scavo in piccola sezione	ml.	3589
» in grande »	»	3368
» in strozzo	»	2891
Muratura in calotta	»	3248
» piedritti	»	2741
Arco rovescio	»	1106

Il lavoro fatto corrisponde a 18|100 del totale.

Case cantoniere: Sono in numero di 97, delle quali 13 sono parte ultimate e parte in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 15|100 del totale.

Stazioni e fermate: Sono in corso di costruzione le stazioni di Campo di Giove, Palena e San Pietro Avellana. La stazione di Campo di Giove ha il fabbricato viaggiatori colle murature eseguite sino al livello della cornice; il cesso colle fondazioni fatte; il rifornitore sino allo zoccolo. La stazione di Palena ha in corso di costruzione soltanto il fabbricato per abitazione del personale, del quale fabbricato le murature si trovano al piano della fascia. La stazione di San Pietro Avellana ha il fabbricato viaggiatori colle mu-

rature eseguite sino alla risega; e del cesso sono fatte le fondazioni. Tutte le altre stazioni sono da incominciare.

Opere di consolidamento: Delle opere di consolidamento in corso, una è ultimata e l'altra eseguita per 2|3.

Strade di servizio: I lavori delle strade di servizio procedono celeramente.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

Continuano le operazioni di esproprio e di tracciamento.

LE RIFORME DELLE TARIFFE
NELLE STRADE FERRATE AUSTRIACHE DELLO STATO

(*Cont. e fine — Vedi num. precedente*).

I risultati dei tre primi mesi del 1892 furono ancora più sfavorevoli, come lo indica il confronto seguente:

Prodotto delle merci (G. V. e P. V.).

1° trimestre 1891 . . Fior. 12,678,880
» 1892 . . » 11,641,456

Diminuzione nel 1892. Fior. 1,037,424 o 8.6 0|0.

Questa situazione fu ancora aggravata dall'aumento considerevole delle spese che si è prodotto in questi anni in seguito alla riforma delle tariffe, e di cui noi tratteremo. Vedremo in seguito quali determinazioni prese il Governo Austriaco per rimediare al *deficit* dei prodotti.

Risultati finanziari delle due riforme.

Il prospetto seguente riassume i risultati finanziari dell'esercizio della rete dello Stato nei tre ultimi anni, in fiorini:

Anni	Prodotti di esercizio			Spese di esercizio			Coefficiente d'esercizio	Prodotto netto			
	Totali	per chilometro		Totali	per chilometro			Totale	per chilometro		0|0 del capitale impiegato
		esercitato	di treno		esercitato	di treno			esercitato	di treno	
1889	60,714,267	10,049	2.08	32,358,113	4,797	1.06	53.3 °/₀	23,802,905	3,527	1.02	2.74 °/₀
1890	65,803,904	10,760	2 08	35,996,050	5,180	1.08	54.7	23,696,281	3,397	1.00	2.69
1891	66,821,920	10,827	1.92	39,659,707	5,626	1.08	59.3	20,910,884	2,968	0.84	2.34

Dal 1889 al 1891, il prodotto lordo aumentò del 7.7 0|0 per chilometro esercitato e diminuì dell'8 0|0 per chilometro di treno (il numero dei chilometri di treno è stato di 30,092,592 nel 1889, di 33,346,991 nel 1890 e di 39,738,445 nel 1891).

La spesa aumentò del 18 0|0 per chilometro esercitato e il coefficiente d'esercizio del 10 0|0.

Infine il prodotto netto chilometrico diminuì del 16 0|0 e l'utile del capitale del 15 0|0.

Bisogna notare che dopo il 1885, il prodotto netto aveva progredito ogni anno come lo indica il prospetto qui sotto:

Anni	Prodotto netto chilometrico	Aumento 0|0
1885 . . .	2,700 fior.	»
1886 . . .	3,050 »	13 0|0
1887 . . .	3,340 »	10 0|0
1888 . . .	3,490 »	5 0|0
1889 . . .	3,530 »	1 0|0
	Media	6 0|0

È impossibile apprezzare esattamente la parte d'influenza che ebbe ciascuna delle due riforme del 1890 e del 1891 sull'aumento delle spese e per conseguenza sulla diminuzione del prodotto netto. Si può tuttavia farsene un'idea approssimativa riportandosi alle variazioni del traffico e dei prodotti che noi già abbiamo indicato.

Noi abbiamo veduto, difatti, che la riforma della tariffa dei viaggiatori ha aumentato la circolazione annuale del 30 0|0 e che rallentò, senza sopprimerla completamente, la progressione normale dei prodotti. La riduzione delle tariffe delle merci diminuì, invece, il prodotto di circa il 6 0|0 e siccome essa non aumentò il traffico in una misura sensibilmente superiore al tasso di progressione normale degli anni precedenti, non gli si può imputare che una parte infima dell'aumento delle spese. A conferma di questo apprezzamento si deve notare che le spese di esercizio sono aumentate dell'8 0|0 per chilometro nel 1890, un semestre del quale soltanto risentì l'effetto delle nuove tariffe dei viaggiatori, e che essa non subì un aumento della medesima importanza nel 1891, anno in cui le nuove tariffe per i viaggiatori hanno avuto la loro azione completa, e quelle delle merci metà della loro azione. Si è dunque costretti ad ammettere che la diminuzione del prodotto netto è dovuto:

A un aumento delle spese nel traffico dei viaggiatori, e a una diminuzione nei prodotti delle merci.

L'effetto particolare di ciascuna delle due riforme viene così messo in evidenza. Nessuna delle due ha dato un buon risultato finanziario; ma la meno cattiva è certamente quella per i viaggiatori; essa ha avuto almeno un felice risultato: quello di sviluppare notevolmente la circolazione, e sorvegliandone strettamente le spese, si può sperare di ottenere fra qualche anno l'equilibrio. Per le merci, invece, la riduzione delle tariffe non avendo potuto sviluppare il traffico essa costituisce una perdita, che non ha alcuna compensazione dal punto di vista economico.

In queste condizioni non rimane che un partito da prendere, per una amministrazione gelosa della sua situazione finanziaria, cioè, por fine ad un tentativo disgraziato ed aumentare le tariffe. È difatto a questa risoluzione che si è deciso il Governo austriaco.

A tutta prima aveva pensato di stabilire un'imposta sui trasporti delle merci. Questa misura presentava un vantaggio al punto di vista fiscale, ma si sa quale sia l'impopolarità delle imposte sui trasporti. Il progetto del Governo non era ancora ufficialmente conosciuto che già si sollevavano dei reclami violenti. Molti corpi costituiti, l'Unione industriale della Bassa Austria, la Camera di commercio di Vienna, ecc., protestarono energicamente contro ogni imposta. D'altra parte, il Governo, che studiava il progetto di una riforma monetaria (soppressione dell'aggio) necessitando l'emissione di un nuovo imprestito importante, temette di colpire i valori delle Compagnie private d'un deprezzamento che avrebbe avuto il suo contraccolpo sullo stato generale del mercato finanziario. Rinunciò perciò ad un'imposta e si decise invece per l'aumento delle tariffe. Le disposizioni decretate a questo riguardo dall'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato sono state pubblicate al 1° giugno ultimo. Esse consistono nelle seguenti modificazioni portate nella classificazione delle merci e alle basi delle tariffe.

1° Classificazione. — *a*) Le merci della classe *A*, ammesse nella riforma del 1° luglio 1891 a godere delle tasse ridotte della tariffa speciale 1 quando sono spedite in ca-

rico di 10,000 kg., saranno tassate nell'avvenire, nelle medesime condizioni di peso, al prezzo d'una nuova tariffa eccezionale (N. 4*C*) che è notevolmente più elevato di quello della tariffa speciale 1 come si vede dal confronto seguente:

Prezzo per tonnellata e per chilometro.

Distanze	Antica tariffa speciale 1 kr.	Nuova tariffa eccezionale 4 C kr.
1 a 50 km. . . .	2.8	3.3
51 a 150	2.2	3.6
151 a 300	2.0	2.2
301 in su	1.6	1.8

b) Un certo numero d'articoli sono portati dalla tariffa eccezionale 2 nella tariffa eccezionale 1, ciò che costituisce un aumento del 30 0|0 fino alla distanza dei 150 chilom. Essi sono: la calce idraulica, le pietre per marciapiedi, i pavimenti, le ardesie, ecc. Per contro, il cemento della classe *C* è portato nella tariffa eccezionale 1 (riduzione di circa il 20 0|0).

2° **Base delle tariffe.** — Le tasse di trasporto della grande velocità e delle classi 1 e 2 della velocità (dettaglio) non sono modificate; quelle dei carichi completi delle piccole velocità sono rimaneggiate in questo modo:

Inoltre le spese di manutenzione, che erano divenute differenziali dopo il 1° luglio 1891, e variavano da 80 kr. a 60 kr. per tonnellata per tutte le merci, da 40 kr. a 20 kr. per le derrate e per la piccola velocità, sono nuovamente fissate ad un tasso uniforme qualunque sia la distanza percorsa; questo tasso è di 80 kr. per le merci, di 40 kr. per le derrate e le merci della piccola velocità, eccettuate quelle della tariffa eccezionale 2, e di 30 kr. per queste ultime.

Queste modificazioni hanno per effetto di aumentare sensibilmente la tassa dei primi chilometri percorsi.

Il traffico a certa distanza subirà dunque un rincaro sensibile: per i prezzi di trasporto solo, gli aumenti variano dal 9 0|0 (*Classi* A *e* B) al 20 0|0 (*Tariffa eccezionale 1*); sono così maggiormente colpite le merci di minore valore. Facendo conto dell'aumento delle spese di manutenzione, il prezzo totale nuovo può, per le piccolissime distanze, raggiungere ed anche sorpassare quella antecedente alla prima riforma delle tariffe.

Per i trasporti a più grande distanza, l'effetto di questo aumento si trova in parte attenuato dalla diminuzione di kr. 0.1 per tonnellata e per chilometro portata sia nella scala da 1 a 50 chilom. per la classe *B* e la tariffa speciale 1, sia in quella da 151 a 300 chilometri per le altre tariffe di vagoni completi.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato spera che nel loro insieme le nuove tariffe daranno un supplemento di prodotto di circa 2 milioni di fiorini, cioè del 5 0|0 del prodotto attuale delle merci.

Questa riforma ha sollevato, come era da attendersi, vivi reclami del pubblico; ma ciò che è sopratutto interessante a rilevare, è che essa fu respinta dal Consiglio delle Strade ferrate dello Stato, che è formato di rappresentanti dell'Amministrazione del commercio e dell'industria sotto la presidenza del Ministro del Commercio.

Il progetto dell'Amministrazione è stato esaminato da questo Consiglio nelle sedute del 27 e 29 maggio ultimo; un certo numero di membri, tra i quali il dottor Russ, deputato, hanno sostenuto la tesi che le Strade ferrate dello Stato devono servire agli interessi economici del paese a preferenza di quelli fiscali del Tesoro, e che d'altra parte la riforma delle tariffe è troppo recente per poterne apprezzare convenientemente i risultati.

Malgrado gli sforzi dei rappresentanti del Governo, la maggioranza del Consiglio fu di questo parere: essa ammise soltanto una parte delle modificazioni proposte nella classificazione ed ha respinto il rimaneggiamento delle tasse di trasporto e di manutenzione. Ciò che non ha impedito al Ministro di passare oltre e di decidere che la nuova tariffa fosse applicata a datare dal 15 luglio 1892.

IL METROPOLITANO DI LONDRA

L'idea di costruire a Londra una rete di strade ferrate sotterranee sorse nel 1844; essa sollevò un tale entusiasmo che nel 1846 si contarono non meno di 21 progetti metropolitani. L'impresa ebbe nondimeno un inizio modesto, e non fu che nel 1853 che il Parlamento autorizzò la costruzione della linea da Edgeware Road a King's Cross, di 3600 metri di lunghezza, la quale doveva essere l'embrione della rete attuale.

Nell'anno seguente, la Compagnia prese il titolo di Metropolitan Railway C.; ma, ad onta dell'appoggio del Great Western Railway, l'opinione pubblica gli fu per molto tempo contraria, e occorse, per rianimarla, la sovvenzione di 200,000 lire sterline consentite dalla « Corporation » di Londra. I lavori poterono infine principiare nel febbraio 1859, e il 10 gennaio 1863, la linea prolungata fiuo a Praedstreet, presso la stazione di termine di Paddington, fu aperta al pubblico.

Nella prima settimana, essa trasportò, col servizio di dieci minuti d'intervallo, 325,000 viaggiatori, successo che determinò il prolungamento della linea fino a Moorgate Street. Dal primo conto reso di questa linea si rileva che essa costò 300,000 lire sterline per miglio e che essa diede un prodotto di 33,000 lire sterline, cioè lire 17.05 per treno-miglio, mentre le spese non erano che di lire 5.10.

In seguito, la rete del Metropolitano crebbe sempre, e sorpassò i limiti della città. La prima linea di circonvallazione, da Bakerstreet a S. John's Wood, fu aperta al pubblico nel 1868, e recentemente fu aperto un tronco che riunisce a Londra Aylesburg, distante 60 chilometri, e quanto prima il Metropolitano sarà congiunto al Manchester-Sheffield Railway.

Il prospetto seguente, tolto dal *Railway News*, permette di seguire lo sviluppo della rete; i lettori vi troveranno la data dell'apertura all'esercizio, e la lunghezza di ciascuna sezione del Metropolitan Railway:

LINEE	Data dell'apertura all'esercizio	Lunghezza in chilom.
Bishop's Road-Farringdon street.	10 gennaio 1863	6.44
Farringdon street-Moorgate street	23 dicembre 1865	0.93
Praed street-Gloucester Road . .	1° ottobre 1868	3.54
Gloucester Road-South Kensingt.	24 dicembre 1868	0.58
Moorgate street-Bishopsgate. . .	12 luglio 1875	0.43
Bishopsgate-Aldgate	18 novembre 1876	0.46
Swiss Cottage-West Hampstead. .	30 giugno 1879	0.98
West Hamdstead-Willesden. . .	24 novembre 1879	2.13
Tronco di Harrow	2 agosto 1880	8.59
Aldgate-Trinité square	25 settembre 1882	0.45
Linee della Cité (completante L'Inner Circle)	6 ottobre 1884	0.93
Harrow-Pinner	25 maggio 1885	3.41
Pinner-Rickmansworth	1° settembre 1887	9.02
Tronco de Chesham.	8 luglio 1889	13.07
Tronco d'Aylesbury	1° settembre 1892	26.06
	Totale	76.82

Le cifre seguenti completano quelle precedenti e mostrano che il costo medio per miglio è gradualmente diminuito, ciò che si spiega per l'importanza delle sezioni costrutte fuori della città:

Indicazione	1865	1881	1891
Miglia in esercizio . . .	5	22	48
Capitale d'impianto (L. s.)	3,638,973	9,764,206	11,789,362
» p. miglio (L. s.)	727,794	443,828	235,787
Prodotti totali (L. s.)	140,754	633,045	738,016
Passeggeri 1ª classe .	1,283,347	3,710,579	2,917,858
» 2ª classe .	2,646,980	8,206,599	8,839,001
» 3ª classe .	11,090,948	48,487,990	63,298,392
Totale . . .	15,021,275	60,405,168	75,055,251
Biglietti di stazione . .	5,498	17,623	30,060
Treni-miglio.	366,988	1,386,183	1,843,822

Iniziato con una sezione di 6 chilometri di lunghezza, il Metropolitano di Londra conta dunque oggigiorno circa 80 chilometri di linee e giunge sino nel cuore della contea di Buckingam.

Si può prevedere, secondo la profezia di sir Edward Watkin enunciata agli azionisti nella adunanza semestrale del luglio 1888, che il Metropolitano diventerà il vasto termine di una nuova rete di strade ferrate che riunirà la capitale all'Inghilterra intiera.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 9 novembre (N. 262). — **R. Decreto 17 ottobre 1892**, col quale si iscrive nell'elenco delle strade provinciali di Forlì la strada che da Savignano per Gatteo mette a Cesenatico.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Strade ferrate del Mediterraneo
(Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione).

Il Consiglio d'Amministrazione ha tenuto ieri a Milano una seduta straordinaria, sotto la presidenza del senatore Allievi, in cui si è approvata la Relazione all'Assemblea del 25 corrente e l'annesso bilancio 1891-92, di cui diamo un sunto nel primo articolo di questo foglio. L'on. Direttore Generale informò pure sulle trattative che sono in corso col Governo per la provvista di fondi onde sopperire a spese di urgente ed assoluta necessità nell'interesse del traffico e della sicurezza pubblica. Approvossi infine alcune disposizioni riguardanti il personale.

Il Comitato ed il Consiglio approvarono diversi contratti di cui diamo l'enumerazione nel *Memorandum.*

><

Il traffico del Porto di Genova
nei mesi di settembre e ottobre.

Dall'Amministrazione Ferroviaria ci viene comunicato il prospetto, qui sotto riportato, che indica il quantitativo dei carri stati caricati nel Porto di Genova nei mesi di settembre ed ottobre.

Per debito d'imparzialità non possiamo a meno di riconoscere il notevole miglioramento che si ebbe, specialmente nel mese di ottobre ora scorso, in cui la media del carico complessivo raggiunse il ragguardevole numero di 770 carri al giorno e quella del carico dei carboni la media, ancor più apprezzabile di 369 carri.

Totale dei carri caricati, cioè con merci varie e carbone:

Dal 6 settembre *(cioè dopo lo sciopero)* a tutto il 30 detto:

1891		1892	
Vagoni . . . N.	13623	Vagoni . . . N.	13847
Media al giorno »	649	Media al giorno »	659

Dal 1° ottobre a tutto il 31 detto:

1891		1892	
Vagoni . . . N.	16332	Vagoni . . . N.	20013
Media al giorno »	604	Media al giorno »	770

Vagoni forniti al carico del carbone, escluse le merci varie:

Dal 6 settembre *(cioè dopo lo sciopero)* a tutto il 30 detto:

1891		1892	
Vagoni . . . N.	7217	Vagoni . . . N.	7139
Media al giorno »	344	Media al giorno »	340

Dal 1° ottobre a tutto il 31 detto:

1891		1892	
Vagoni . . . N.	7104	Vagoni . . . N.	9602
Media al giorno »	263	Media al giorno »	369

><

Ferrovia Bologna-Pistoia.
(Studio per garantire la sicurezza dell'esercizio a Sasso).

Siamo informati che il giorno 15 del corrente mese si riunirà in Bologna la Commissione presieduta dal R. Ispettore Superiore sig. comm. G. Bussi, incaricata dello studio dei provvedimenti atti a garantire la sicurezza dell'esercizio della ferrovia Bologna-Pistoia nella località denominata Sasso. In questa conferenza la Commissione si occuperà dell'esame dei progetti già escogitati, ed i membri che la compongono scambieranno le loro idee in argomento, all'intento di soddisfare nel miglior modo possibile all'incarico loro affidato.

><

Linea Roma-Pisa.
(Apertura della ferrovia privata carbonifera Tatti Montemassi a Giuncarico).

Il giorno 7 del corrente mese ha avuto luogo la regolare apertura all'esercizio della ferrovia privata carbonifera da Tatti Montemassi a Giuncarico, sulla linea Roma-Pisa. L'orario attivato considera tre coppie di treni d'andata e ritorno, delle quali una sola giornaliera, e le rimanenti due facoltative.

><

Ferrovia Genova-Ventimiglia.
(Progetto di lavori di consolidamento).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento dell'argine ferroviario fra le progressive chilometriche 115.694 e 115.764.07, della ferrovia Genova-Ventimiglia. I lavori consistono nella costruzione di una fognatura a monte, longitudinale all'argine ferroviario, e di sette altre fognature trasversali poggiate sul piano di scorrimento della frana con cunicolo in calcestruzzo perchè le acque raccolte dalle fognature possano essere smaltite prontamente. È anche prevista la costruzione di un muro di sostegno con forte riempimento di ghiaia a tergo. Alla esecuzione dei lavori, il cui importo è preventivato nella somma di L. 37,800, si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata fra Ditte favorevolmente conosciute.

><

Ferrovie Sarde.
(Lavori di riattivamento delle linee danneggiate dal nubifragio).

C'informano da Cagliari che a cura della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde si sta attivamente provvedendo ai lavori di riattivamento delle proprie linee che subirono danni gravi in dipendenza del nubifragio scatenatosi la notte dal 20 al 21 ottobre p. p., il quale ha funestata una plaga della Sardegna danneggiando le comunicazioni stradali ed i caseggiati. L'esercizio delle linee, interrotto su diversi punti, è stato completamente riattivato, e si spera che i provvedimenti ora in corso di esecuzione varranno anche a prevenire ulteriori disastri alle linee ferroviarie.

><

Appalto ad unico incanto per fornitura di meccanismi fissi per i tronchi della linea Parma-Spezia.

Alle ore 10 antimeridiane del dì 26 corr. mese, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore generale delle Strade ferrate, si addiverrà, col

metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura dei meccanismi fissi, e cioè di cinque segnali a distanza colle relative trasmissioni, una piattaforma girevole da m. 15, una grue di sollevamento da 6 tonnellate, dieci cancelli in ferro, un serbatoio di lamiera a fondo sferico della capacità di m.c. 50, di tre grue idrauliche e di una sagoma di controllo per vagoni, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi della linea Parma-Spezia, per la presunta somma di L. 33,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al 1° incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato (edizione 10 maggio 1892), e di quello speciale approvato col Decreto ministeriale 30 maggio 1888, colle correzioni ed aggiunte in data 14 luglio 1892 e soppressioni in data 3 novembre 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'ufficio contratti di questo Ministero.

La consegna dei meccanismi dovrà essere ultimata entro il 31 gennaio e parte il 28 febbraio 1893 come dall'articolo 1 del Capitolato speciale.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1650 e quella definitiva in L. 3300, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore.

><

Biglietti d'abbonamento per gli studenti.

Sappiamo che in una Conferenza, che deve aver luogo di questi giorni fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, saranno presi accordi nell'intento di definire la questione riguardante l'istituzione di speciali biglietti di abbonamento sulle ferrovie per gli studenti delle scuole secondarie.

><

Ferrovie Rumene.

(Avviso di concorso).

La Direzione Generale delle Ferrovie Rumene ha pubblicato un concorso internazionale per la compilazione dei progetti di un edifizio per viaggiatori e di un palazzo per l'Amministrazione, che sono da costruirsi in Bucarest. I progetti saranno accettati fino al 1° maggio (nuovo stile) 1893, alle ore 4 pom.; essi dovranno essere diretti alla Direzione Generale delle Ferrovie Rumene, Sezione *F*, stazione del Nord, Bucarest. I progetti comprenderanno una pianta di situazione, alla scala di 0.001 per metro, una pianta per ciascun piano, alla scala di 0.005 al metro; una elevazione per ciascuna facciata e le sezioni occorrenti; alla scala di 0.01 al metro. Tutti i disegni saranno quotati con cura. I progetti saranno considerati quali schizzi; ogni lusso inutile sarà escluso. Le facciate dovranno essere in mattoni apparenti ed in pietra da taglio. L'impiego della pietra da taglio sarà ridotto al zoccolo dei muri dell'edificio, cornici delle porte e finestre, ed alle colonne se ve ne sono. I disegni non saranno firmati; essi dovranno portare un motto. Il nome dell'autore dei progetti sarà trasmesso alla Direzione contemporaneamente ai progetti, in un piego chiuso e sigillato, che porterà il motto scelto.

I progetti ricevuti saranno giudicati da un Giurì composto di una Delegazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Capi-Servizio delle Ferrovie Rumene, sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici. I pieghi contenenti il nome degli autori dei progetti saranno aperti dopo la decisione del Giurì. La Direzione accorda tre premi per i progetti i più ben studiati; questi premi saranno distribuiti secondo le decisioni del Giurì. Il primo premio sarà di 60,000 lire, il secondo di 30,000, ed il terzo di 15,000; oltre a ciò l'autore del progetto che avrà ottenuto il primo premio sarà incaricato della compilazione del progetto definitivo di esecuzione e dei particolari, come pure della disposizione metrica per la somma totale di L. 100,000. Nel contratto che sarà stipulato per la compilazione del progetto definitivo, la Direzione si riserva fin d'ora il diritto assoluto di prescrivere qualsiasi modificazione che crederà necessaria nell'insieme o nei particolari dei progetti premiati. I progetti premiati resteranno proprietà della Direzione Generale. I concorrenti potranno procurarsi la pianta del terreno ed il programma del concorso con una richiesta diretta al Servizio dei lavori nuovi — Hôtel Mano in Bucarest; oppure alle Legazioni Reali di Rumania in Berlino, Bruxelles, Londra, Parigi, Roma, Pietroburgo e Vienna; come pure ai Consolati di Rumania in Anversa, Berna, Budapest, Firenze, Francoforte s[M., Ginevra, Amburgo, Lipsia, Napoli, Stuttgard, Torino, Venezia e Zurigo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto presentato dalle Società per le Strade Ferrate Meridionali per l'ampliamento del servizio delle merci nelle stazioni di Galatina, Nardò Galatone e di Alezio, della linea Zollino-Gallipoli, del presunto importo di L. 34,699.61;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione il progetto per l'impianto e l'allevamento delle siepi di chiusura del tronco dal casello 88 a Pontremoli, nella ferrovia da Parma a Spezia, pel presunto importo di L. 9000, da imputarsi al fondo delle costruzioni e da eseguirsi mediante appalto a licitazione privata;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto compilato dalla Direzione dell'esercizio per le strade ferrate del Mediterraneo, relativo a lavori occorrenti per la sistemazione degli scoli d'acqua fra i km. 12.652 e 19.300, della ferrovia Napoli-Eboli, per l'importo complessivo di lire 46,000;

4. Che sia meritevole della superiore approvazione il progetto presentato dalla Società esercente la rete adriatica, per il completamento della massicciata sul tronco Roma-Montecelio della ferrovia Roma-Solmona, del presunto importo di L. 38,100, da imputarsi al fondo delle costruzioni e da eseguirsi parte a licitazione privata e parte in economia;

5. Che si possano approvare le maggiori spese occorse nella costruzione del tronco da Salerno a Fratte, nella ferrovia Salerno-Sanseverino, la cui perizia ammonta a L. 43,500.80.

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere: *a*) Sulla

liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Raffaele Maccaferri per la provvista e posa in opera delle travate metalliche per l'armamento ed i meccanismi fissi, e per il completamento della ferrovia da Lucca a Viareggio; *b*) Su di un verbale di accordi conclusi fra l'Ufficio governativo locale di sezione per il tronco Fornovo-Ghiare della ferrovia Parma-Spezia e l'Impresa Pietro Valentini assuntrice dei lavori delle scogliere di massi a difesa del Taro, lungo il tronco medesimo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(*Concessione di rinnovazione*).

Siamo informati che alla Ditta Paul François di Monopoli è stata accordata la rinnovazione per un altr'anno, a cominciare dal 1° novembre corrente, della concessione per i trasporti di sansa alle medesime condizioni stabilite negli esercizi precedenti.

(*Per il trasporto dei semi di ricino*).

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per la parte che lo riguarda, ha approvata la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali riguardante la concessione d'un prezzo speciale per tonnellata, a favore della Ditta Giuseppe Gobetti per i suoi trasporti di semi di ricino da Venezia-marittima a Legnago.

(*Modificazione di nomenclatura*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazione della nomenclatura delle vigenti tariffe allo scopo di includervi i *libri da scrivere.*

(*Trasporto diretto di merci a G. V. e P. V. fra l'Italia e la Germania*).

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto delle Ferrovie Meridionali e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di un settimo supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci a grande e a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Germania (via Gottardo, Brennero o Pontebba), da attivarsi col primo del prossimo dicembre.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Convenzione stipulata col sig. Alvetreti per impianto di pagliai a distanza ridotta sulla linea *Ascoli-S. Benedetto*;
2. Sistemazione del torrente Robbiano, presso Spoleto, chilom. 135.718 della linea *Orte-Foligno*;
3. Convenzioni concordate rispettivamente coi sigg. Galli e Zuccaro per costruzione a distanza ridotta nelle linee *Ponte Tresa-Luvino* e *Messina-Catania;*
4. Variante sul tracciato della ferrovia a vapore da Parma per Langhirana e per Traversetolo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Ovada-Asti. — Il giorno 7 corrente, alle 4 1/2 pom., venne passata la sonda attraverso all'ultimo diaframma della galleria del Cremolino, e venne verificato il perfetto incontro planimetrico ed altimetrico. Lunedì, 14, verrà poi abbattuto completamente il diaframma.

Ferrovia Alessandria-Castelferro-Predosa e Carpeneto. — Nella seduta del giorno 8 corr., il Consiglio Comunale di Alessandria ha discusso in merito a questa ferrovia economica. Riportiamo i punti principali della discussione:

Il sindaco Moro fa dar lettura della deliberazione della Giunta, dalla quale appare come la Giunta siasi preoccupata massimamente dei mezzi per far fronte alla spesa straordinaria di circa tre milioni di lire, di cui 200,000 soltanto per parte del Comune di Alessandria.

Leale opina doversi lasciare piena facoltà di trattare la cosa alla Giunta, ma vorrebbe che quando il concessionario mancasse alle sue promesse, il Municipio diventasse padrone della ferrovia.

Fortunato vuole la garanzia dell'esercizio. È d'opinione si debbano sorvegliare i lavori e che si debba avere in questa ferrovia anche quella lontana intromissione che ora si ha nelle tramvie.

Pedemonte domanda che fine ha fatto il Consorzio della ferrovia Alessandria-Ovada, la quale, per la via diretta, presentava maggiore utilità, mentre ora si devono aspettare le coincidenze della tramvia di Novi-Ovada.

Capurro, assessore, dichiara che la linea in discorso non si ferma a Predosa, ma ha l'allacciamento ad Ovada.

Moro dà spiegazioni circa il vecchio progetto della ferrovia Alessandria-Ovada; dice che furono i Comuni interessati che non vollero più saperne per le forti somme che loro importava l'attuazione di detta linea.

Nella distribuzione della somma, la Provincia ed il Comune di Genova, che erano quotati per L. 100,000, rifiutarono il loro concorso.

Roggero, causidico, lo preoccupa la spesa. Darà il suo voto, ma raccomanda alla Giunta il maggior risparmio.

Olea osserva che bisogna stabilire se il vantaggio è proporzionale alla spesa di L. 200,000.

Propone perciò che il Consiglio, prima di deliberare in merito, interessi i periti del Comune a studiare ben bene la pratica e a dichiararsi circa la spesa esatta ed i lavori.

Messa ai voti, la proposta Olea è approvata all'unanimità.

Ferrovie Lecco-Como e Bologna-Verona. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha ritenuto meritevoli d'approvazione gli atti di consegna definitiva alla Società esercente la rete Adriatica dei tronchi Lecco-Camerlata e San Giovanni in Persiceto-San Felice, delle ferrovie complementari Lecco-Como e Bologna-Verona.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Col 1° novembre, la stazione di San Silvestro, della linea Chivasso-Casale, fu abilitata ad effettuare e ricevere, in servizio interno e cumulativo italiano, spedizioni di merci a grande velocità, limitatamente però ai colli non eccedenti i 50 chilogrammi ciascuno.

Ferrovia Solmona-Isernia. — La stazione di Cansano, della linea Solmona-Isernia, fu abilitata al servizio delle merci a grande velocità limitatamente ai colli non eccedenti il peso di chilogr. 100 ciascuno ed è stata ammessa ai trasporti di merci a grande velocità senza alcuna limitazione, nonchè a quelli delle merci a piccola velocità accelerata ed ordinaria, dei veicoli e del bestiame in servizio cumulativo italiano.

Il tramvia a vapore del Chianti. — Ulteriori informazioni rettificano la notizia che abbiamo dato nel numero 44 del nostro giornale circa la cessione di questa tramvia. Non sono le Banche Nazionale e Toscana che hanno assunto l'attivo della Società italiana per la tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini, ma bensì una nuova *Società Anonima per tramvie nella provincia di Firenze.*

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia per il valico del Sempione. — Sull'invito del Governo del Vallese, il quale ha presentato al Consiglio federale la domanda di concessione del signor

Masson di Losanna per la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto per il Sempione, si tenne ieri, 4 corrente in Losanna una conferenza di delegati dei Governi dei Cantoni interessati per esaminare quel progetto e la quistione del Sempione. Venne risolto di aggiornare per ora questa discussione, rimettendola ad altra conferenza a cui saranno invitati oltre i Cantoni interessati e la Compagnia della ferrovia Giura-Sempione anche la Confederazione come interessata principale. La data di questa conferenza non è ancora fissata.

Ferrovie Svizzere. — *Scuola per gli impiegati ferroviari.* — La Compagnia del Giura-Sempione, aiutata dal dipartimento federale delle Strade ferrate, ha fondato a Biel (cantone di Berna) una scuola di strade ferrate. Questa scuola ha per iscopo di preparare gli impiegati delle ferrovie di tutti i gradi, e procurare loro una buona educazione generale e un'istruzione tecnica solida.

— Il dipartimento federale delle Strade ferrate ha convocato le grandi Compagnie delle Strade ferrate per il 14 novembre ad una conferenza allo scopo di rivedere gli orarii, onde ottenere migliori condizioni per i treni diretti.

Ferrovie Brasiliane. — Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio e lavori pubblici del Brasile autorizzò, conformemente alle conclusioni presentate dal Club degli ingegneri, l'aumento delle tariffe di trasporto delle principali merci e dei viaggiatori sulla Strada ferrata centrale del Brasile, aumento variabile col cambio.

Per il calcolo di questa tassa addizionale, che sarà applicabile ogni mese, l'Amministrazione adotterà il cambio di banca medio per Londra a 90 giorni dall'ultimo giorno utile del mese precedente.

Ferrovia Mosca-Koursk. — Il Comitato dei Ministri ha deciso il riscatto, per parte dello Stato, della linea Mosca-Koursk al 1° giugno 1893.

Ferrovia Transcaspiana. — Il *Giornale del Ministero delle Finanze* di Pietrobrugo pubblica una nota sul traffico della strada ferrata transcaspiana. La linea è stata aperta nel maggio 1889, ed ha una lunghezza di 1343 *verste.*

Prima della costruzione di questa ferrovia, il solo mezzo di comunicazione tra i centri industriali della Russia Europea e l'Asia Centrale era la strada delle carovane di Kazalinsk, dove le merci russe erano dirette a Khiva, Boukhara, Samarcanda e Taschkent.

Dopo la costruzione della linea transcaspiana, l'esportazione delle merci russe per l'Asia Centrale aumentò gradualmente più del 110 0|0, elevandosi da una media annuale di quattro milioni di *pud* (1) a 11,596,085 *pud* nel 1891. Il traffico totale delle merci per la linea transcaspiana (esportazione e importazione) ammonta nel medesimo anno a 21,737,226 *pud.*

Il numero dei viaggiatori trasportati fu di 202,408, non compresi 40,000 soldati.

Notizie Diverse

Congresso degli utenti caldaie a vapore. — Il giorno 7, si è inaugurato a Milano, nel locale dell'Associazione fra gli utenti di caldaie a vapore, la prima riunione promossa dall'Associazione di Milano fra i delegati delle Associazioni italiane. Oltre quella di Milano vi erano rappresentate le Associazioni di Asti, Alessandria, Bologna, Genova, Napoli, Roma e Torino. Intervenne pure un rappresentante del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il comm. Lattes, Ispettore delle industrie.

Furono eletti a Presidente della riunione il comm. E. De Angeli, presidente dell'Associazione di Milano; a vice Presidente il commendatore Renetti, Presidente dell'Associazione di Bologna; il cavalier Sacheri, vice Presidente di quella di Torino; a segretario l'ing. Guido Perelli.

(1) Il *pud* equivale a chilogr. 1,638046.

Scopo della riunione era quello di trattare e predisporre almeno allo studio parecchie questioni di indole tecnica ed amministrativa, proposte durante il periodo di preparazione delle Associazioni aderenti.

Fra le varie questioni discusse notiamo quella sulle norme pel calcolo della superficie di riscaldamento; dei calcoli dei pesi da applicarsi alle valvole di sicurezza: sugli indicatori di livello montati su colonna; sulle visite alle locomobili; sulla sorveglianza degli apparecchi automatici; sulla sensibilità delle valvole caricate con molle; sull'applicazione di due apparecchi distinti di alimentazione per ogni caldaia isolata; sulla revocazione dei certificati di idoneità dei fuochisti, ecc., ecc. Altre questioni furono rimandate alla prossima riunione, nominando per le più importanti delle Commissioni e dei relatori. Fu stabilito di riunirsi ogni anno, fu discusso e votato il Regolamento per le riunioni avvenire, e fu scelta Bologna come sede della riunione che si terrà il prossimo anno prima che abbia luogo a Milano il Congresso internazionale delle Associazioni consimili indetto pel prossimo luglio.

Il comm. Lattes, che ha preso parte alla trattazione delle varie questioni, spiegando gli intendimenti del Governo, promise di tener nota dei voti espressi dai delegati delle Associazioni e di appoggiarli presso il Ministero. Egli non fu presente all'ultima seduta, nella quale, oltre il regolamento per le riunioni avvenire, furono espresse dai varii delegati delle rimostranze circa alcuni ultimi atti del Governo e tutti i delegati, meno quelli di Asti, approvarono il seguente ordine del giorno, proposto dai delegati delle Associazioni di Torino e di Bologna:

« La prima riunione dei delegati delle Associazioni italiane fra utenti di caldaie a vapore;

« in presenza di nuovi e recenti decreti, che autorizzano piccole Associazioni al lato e nella stessa regione dove trovansi costituite Associazioni maggiori;

« esprime il bisogno che tutte quante le Associazioni svolgano la loro azione in grandi regioni, affinchè possano raggiungere, insieme allo scopo preferito dalla legge, altri fini d'ordine più elevato;

« fa voti perchè non abbiansi ad approvare Associazioni nuove nelle regioni ove già ne esistano di approvate;

« si augura abbiano a riunirsi alle più grandi le Associazioni minori, e raccomanda ad un tempo che, per l'avvenire, le Associazioni esistenti non escano dal loro campo di azione ».

Il ponte alla Magliana sul Tevere. — Nel ponte costruito sul Tevere alla Magliana, la luce munita di travata levatoia è, come è noto, collocata nel mezzo.

Il canale navigabile però, anzichè seguire il mezzo della sezione fluviale in quel posto, si avvicinava ora all'una ora all'altra sponda, e ne derivava una certa difficoltà al passaggio dei battelli sotto la luce centrale del ponte, specialmente in rimorchio.

Il Ministero dei lavori pubblici, allo scopo di migliorare la navigazione in quel tratto, fece eseguire sei repellenti, quattro sopracorrente e due sottocorrente del ponte simmetricamente disposti sulle due rive; l'effetto dei quali è stato di restringere a circa 75 metri la larghezza dell'alveo magro, e di aumentare per escavazione la profondità dell'acqua; tanto che l'altezza media del passo navigabile, la quale in magra era di metri 1.60, ha raggiunto i metri 3 circa con tendenza ad aumentare. Il filone però, benchè portato nel mezzo, non poteva riuscire in direzione così precisa da evitare, che la corrente investisse con leggera obliquità le pile della travata mobile centrale.

Si è pertanto riconosciuto essere necessario di difendere questa pila, chiudendo l'intervallo fra le due colonne con doppia palafitta o targonata collegata superiormente con catene e traverse, riempiendola con pietrame. Esternamente poi alla targonata e alle colonne si dovrà colmare un gorgo prodottovi di 5 metri di profondità con sassaia di grossi pezzi, in modo da formare una solida platea.

La Giunta municipale di Roma proporrà al Consiglio che

tale lavoro sia affidato per trattativa privata all'impresa privataria cointeressata di rimorchio ed appalto generale dei lavori del Tevere.

Scontro ferroviario in Inghilterra. — Nella notte del primo del corrente mese avvenne un terribile scontro, sulla linea da Londra a Edimburgo.

Il numero dei viaggiatori da Edimburgo per alla volta di Londra quella sera era tale che si dovettero ripartire in due treni con un quarto d'ora d'intervallo fra l'uno e l'altro. La prima frazione del treno giunse a *King's Cross* all'ora indicata. La seconda, verso le quattro del mattino, venne invece a dar di cozzo, non lungi da Thirsk, nella Jorkshire, contro un treno merci carico di sbarre di ferro, che non si sa ancora bene come e perchè si trovasse sulla linea che doveva percorrere il diretto.

Il macchinista di quest'ultimo s'accorse del fanale rosso alla coda del treno merci allorchè non v'era più mezzo di rallentare la corsa furiosa, e l'urto fu immane.

Il treno diretto si incendiò e nell'orribile flagello perirono circa cento persone. Il macchinista del diretto miracolosamente se la cavò con la frattura di una gamba.

I viaggiatori nel *Pulman-Car* rimasero tutti illesi, quantunque il carro perdesse d'un colpo solo le ruote e si sfondasse da ambo i lati.

La guardia nel casotto, presso cui avvenne l'accidente, fu sospesa immediatamente, e non appena il macchinista del treno diretto sarà in grado di presentarsi alle Autorità competenti, si farà l'inchiesta.

La più lunga linea telefonica. — La comunicazione telefonica fra Nuova York e Chicago è stata aperta al pubblico il 18 ottobre scorso. Questa linea telefonica, che misura 1500 chilometri, è la più lunga che esista.

L'illuminazione sottomarina. — Nella rada di Tolone si sono eseguite, or non è molto, alcune esperienze d'illuminazione sottomarina. Nel fondo delle acque venne calato un apparecchio del peso di 60 chilogrammi, il fondo melmoso della rada appariva illuminato per un raggio di circa 30 metri, e i pesci attirati dalla luce improvvisa guizzavano numerosi intorno alla lampada. La debole penetrazione dei raggi luminosi dimostra che la navigazione subacquea non potrà trarre molto profitto dagli apparecchi luminosi elettrici; invece questa luce potrà rendere grandi servigi per lo studio della fauna e della flora, tanto più che ormai si sa che alcuni animali marini, come le attinie, rimangono schiusi sotto le radiazioni elettriche, mentre si chiudono sotto quelle solari.

Nuovo metodo d'essiccamento per la verniciatura dei vagoni. — Questo metodo, descritto dall'*Eisenbahn Zeitung*, consiste nell'introdurre la vettura, dopo che è stata verniciata, in una piccola camera che può essere stabilita in legno nell'officina medesima della coloritura. Dei tubi di vapore adattati contro le pareti di questa camera permettono di portare la temperatura a 65° centigr. La vettura resta da 5 a 8 ore in questa temperatura.

Questo metodo impiegato dal maggio del 1889 nelle officine di Floeidsdorf ha dato buonissimi risultati. Esso permetterà di ridurre a 65 ore soltanto il lasso di tempo necessario per colorire e verniciare una vettura, mentre col procedimento ordinario questa operazione esigeva 293 ore.

Il movimento commerciale del Giappone. — Quantunque le fluttuazioni del cambio, determinate dal ribasso di prezzo dell'argento metallo, siano di ostacolo allo sviluppo dei traffici nei paesi orientali, pure il movimento generale del commercio al Giappone è in continuo progresso. Infatti nel 1891 il valore degli scambi dell'Impero con l'estero ascese a 23,287,000 lire sterline, superando di 425 mila lire sterline quello raggiunto nel 1890 e di oltre 2 milioni di sterline quello del 1889.

L'accennata somma va così ripartita tra l'entrata e l'uscita delle merci:

		1891	Differenze sul 1890	Differenze sul 1889
Importazioni	ls.	10,488,000	— 2,793,000	+ 262,000
Esportazioni	»	12,779,000	+ 3,218,009	+ 1,889,000
	ls.	23,287,000	+ 425,000	+ 2,151,000

Riguardo alla diminuzione che in confronto al 1890 si scorge nelle importazioni, è da avvertirsi che il Giappone ebbe gravi perdite nei raccolti del 1890 e quindi fu necessaria una importazione eccezionale specialmente di riso; infatti di fronte al 1889, anno normale, risulta anche nelle importazioni un discreto aumento.

Notevole è il fatto del cospicuo aumento nella importazione del cotone come materia prima, che da 872 mila sterline nel 1890 crebbe a 1,367,000 nel 1891. Ciò mostra che l'industria cotoniera al Giappone è in una crescente attività. Del resto anche da altri fatti apparisce che il Giappone tende ognor più a diventare il proprio fornitore, sottraendosi ormai per molti articoli di prima necessità dal bisogno di ricorrere all'estero.

Quanto alle esportazioni, esse aumentano costantemente e specialmente quelle della seta e del riso.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Progetto di lavori occorrenti per difendere la ferrovia Pescara-Aquila dalla caduta dei massi che si staccano dalla costa a monte della trincea fra i chilometri 105.770 e 105.900;

Impianto di cinque apparecchi di segnalamento a campana del sistema Leopolden, e di n. 6 dischetti tipo ex-Alta Italia, per la protezione dei passaggi a livello di Centurano-San Clemente, di Falciano e del Campo Militare, fra le stazioni di Maddaloni e di Caserta, nella ferrovia da Foggia a Napoli. La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 9,200.

Rete Mediterranea. — L. 37,800 pei lavori * occorrenti per il consolidamento dell'argine ferroviario fra le progressive 115.694 e 115.764.07 della ferrovia Genova-Ventimiglia;

L. 44,700 per lavori di riparazione alla banchina ed all'arco rovescio della galleria di Ronco fra le progressive 16.510 e 16.543, della linea succursale dei Giovi.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 31,900 per ricostruzione dei sottovia di S. Michele e di Broglia e consolidamento ponticello sul Rivero (linea Trofarello-Cuneo).

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (26 novembre, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto* per fornitura di meccanismi fissi pei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi, della ferrovia Parma-Spezia.

Ferrovie Rumene. — Concorso* per la compilazione dei progetti di un edifizio pei viaggiatori e di un palazzo per l'Amministrazione da costruirsi in Bucarest.

4. — Gare aggiudicate.

Ministero dei Lavori Pubblici (31 ottobre). — L'appalto ad unico incanto per la fornitura dei ferri minuti del 1° tipo delle ferrovie complementari occorrenti per l'armamento dei tronchi *Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi* e *Ronta-Borgo S. Lorenzo*, delle linee Parma-

Spezia e Faenza-Firenze, in due lotti, furono aggiudicati definitivamente: 1° lotto, alla Ditta Tassara Filippo, col ribasso del 3.05 per 0[0 su L. 121,200; e il 2° lotto, alla Ditta Gillet G. B., col ribasso del 12.05 0[0 su L. 52,400 (V. « Informazioni » del n. 43, pag. 678).

Rete Mediterrarranea. — L'appalto dei lavori di allargamento del sottovia di Cedrate presso la stazione di Gallarate, fu aggiudicato alla Ditta Rimoldi Guido di Milano, col ribasso del 24.37 0[0 sui prezzi di tariffa;

L'appalto per la costruzione dell'impalcatura metallica per il sottovia di cui sopra, rimase aggiudicato alla Ditta Rizzi Luigi di Modena, col ribasso del 20.20 0[0 su L. 17.500 (V. *Memorandum*, n. 43, pag. 682).

Rete Mediterranea (Aggiudicazioue definitiva). — Alla Ditta Carrera Annibale, di Casale Monferrato, l'appalto dei lavori di ricostruzione del ponticello sul cavo Plezza presso il casello 46 della linea Alessandria-Arona, col ribasso del 14 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato dell'11 corrente). — Con l'Oleificio Pavese di Pavia per fornitura di kg. 30,000 di olio di lino crudo;

Con la Società anonima dello Stabilimento metallurgico di Piombino per fornitura di N. 582,500 caviglie speciali a vite mordente in acciaio per la nuova linea Roma-Viterbo;

Con la Ditta Filippo Tassara e figli, di Voltri, per fornitura di N. 37,850 stecche d'acciaio per l'armamento, destinate alla nuova linea Roma-Viterbo;

Con la Ditta Carrara Domenico, di Genova, per esecuzione lavori d'ampliamento per impianto nuovi binari in stazione di Sestri Ponente;

Con l'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli per fornitura di serramenti occorrenti ai fabbricati compresi nella tratta Conza-Ruvo Rapone, del tronco Conza-Monteverde;

Con la Ditta Basilio Fontana, di Velletri, per costruzione di N. 20 forni lungo la linea Velletri-Terracina;

Con la Ditta Filippo Tassara e figli, di Voltri, per fornitura di 25,000 arpioni speciali d'arresto per l'armamento;

Con la Ditta Pozzi Giuseppe, di Milano, per fornitura di N. 22,400 arpioni per l'armamento.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Taranto (24 novembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione del basolato in piazza Fontana. Importo L. 50,000. Cauz. provv. L. 5000. Cauzione def. L. 4500. Fatali 10 dicembre, ore 12 merid.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Firenze — (22 novembre, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: Kgr. 200 in filo grosso a L. 0.40; Kgr. 2500 in lamiera grossa a L. 0.50; Kgr. 420 in verghe, cavo a L. 0.50; Kgr. 150 in lamiera sottile a L. 0.60; Kgr. 4200 ordinario in verghe a L. 0.35; Kgr. 19,000 scelto in verghe a L. 0.42; Kgr. 500 profilato a L a L. 0.55. Cauzione L. 1200. Consegna a giorni 40.

Direzione degli Armamenti — Spezia — (18 novembre, ore 2 p., 1ª asta). — Fornitura di Kgr. 10,000 di **olio d'oliva** a L. 1.05. Cauz. L. 1050. Fatali 2 dicembre, ore 12 merid.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 5	9bre 12
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 662.50	667
» » Mediterranee	» 552	548
» » Sicule	» 615	618
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320	345
Buoni Ferrovie Meridionali	» 550.50	554
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 300.50	301
» » Centrale Toscana	» 519	519
» » Mediterranee 4 0[0	» 445.50	447
» » Meridionali	» 302,25	302.50
» » Sarde, serie *A.*	» 303,50	304
» » » serie *B.*	» 305.25	305
» » » 1879	» 299	300
» » Pontebba	» 463.50	462.75
» » Nord-Milano	» 261.50	265
» » Meridionali Austriache	» 331.50	332
» » Gottardo 4 %	» 102.80	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

La *Gazzetta dei Prestiti* di Milano dell'8 novembre, n. 1058, pubblica la distinta delle obbligazioni delle strade ferrate *Paris-Lyon-Méditerranée*, estratte il 21 ottobre e rimborsabili dal 1° gennaio 1893 in fr. 492.55 netti.

CONVOCAZIONI.

Banche e Società diverse.

30 novembre. — **Società Generale Italiana di Telefoni.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale in Napoli.

27 novembre. — **Società per l'utilizzazione delle forze idrauliche mediante l'elettricità.** — Assemblea generale per le ore 1 p. nella sede in Milano, via S. Andrea, n. 11.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

17 dicembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Roma.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI AGOSTO 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità.	15,936.25	52,307.70	29,415.75	46,885.35	4.491.70	6,600.05	982.85	16,917.25
Piccola Velocità.	383.15	10,950.00	12,301.55	26,628.35	545.50	45.00	198.60	1.060.60
Totali	16,319.40	63,257.70	41,717.30	73,513.70	5,037.20	6,645.05	1,181.45	17,977.85

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,524,340 39	1,424,322 85	+ 100,017 54	66,995 23	84,051 58	— 17,056 35
Bagagli e cani. . . .	75,533 50	71,138 01	+ 4,395 49	1,707 01	3,447 17	— 1,740 16
Merci a G.V. e P.V. acc.	377,585 58	388,123 78	— 10,538 20	11,196 93	27,325 70	— 16,128 77
Merci a P. V. . . .	1,815,598 12	1,818,811 69	— 3,213 57	64,876 36	137,366 51	— 72,490 15
TOTALE .	3,793,057 59	3,702,396 33	+ 90,661 26	144,775 53	252,190 96	— 107,415 43
	Prodotti dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1892.					
Viaggiatori	18,155,333 00	17,387,196 44	+ 768,136 56	729,822 26	1,170,250 03	— 440,427 77
Bagagli e cani. . . .	770,075 77	736,886 66	+ 33,189 11	17,748 50	40,398 30	— 22,649 80
Mercia G. V. e P.V. acc.	3,917,796 92	3,936,861 42	— 19,064 50	134,804 84	254,052 74	— 119,247 90
Merci a P. V. . . .	18,949,253 52	17,729,023 09	+1,220,230 43	733,730 26	1,441,655 90	— 707,925 64
TOTALE	41,792,459 21	39,789,967 61	+2,002,491 60	1,616,105 86	2,906,356 97	—1,290,251 11
	Prodotto per chilometro					
della decade.	905 05	891 50	+ 13 55	159 62	381 53	— 221 91
riassuntivo	9,971 95	9,581 02	+ 390 93	1,781 81	4,396 91	— 2,615 10

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 30ª Decade — dal 21 al 31 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1892	1.331.129 14	57.854 95	502.371 12	1.980.454 25	42.531 62	3.914.341 08	4.226 00
1891	1.305.258 11	65.920 66	684.811 75	1.997.090 73	12.241 62	4.065.322 87	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 25.871 03	— 8.065 71	— 182.440 63	— 16.636 48	+ 30.290 00	— 150.981 79	+ 22 00
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1892	30.507.738 82	1.412.108 51	10.466.975 79	39.956.067 42	452.936 57	82.795.827 11	4.226 00
1891	31.550.903 17	1.431.985 91	11.361.546 80	39.269.949 02	414.259 91	84.028.644 81	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.043.164 35	— . 19.877 40	— 894.571 01	+ 686.118 40	+ 38.676 66	— 1.232.817 70	+ 22 00
	RETE COMPLEMENTARE						
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1892	82.896 28	2.077 05	39.213 95	115.607 35	1.500 64	241.295 27	1.163 78
1891	80.815 95	1.979 65	38.694 33	120.796 13	1.498 97	243.785 03	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2,080 33	+ 97 40	+ 519 62	— 5.188 78	+ 1 67	— 2.489 76	+ 146 27
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1892	1.899.793 26	47.047 40	598.454 69	2.905.281 54	89.778 03	5.540.355 01	1.041 83
1891	1.940.916 65	47.955 02	590.190 20	2.933.894 72	64.969 52	5.577.926 11	1.001 81
Differenze nel 1892	— 41.123 39	— 907 53	+ 8.264 49	— 28.613 18	+ 24.808 51	— 37.571 10	+ 40 02

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	771 02	825 26	— 54 22
riassuntivo.	16.768 99	17.161 04	— 392 05

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Ottobre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,605.65	17,215.50	1,853.05	1,219.65	3,490.20	4,813 55	8,670.60	5,665.90	2,971.80	6,210.55	3,186.15	978.75
Bagagli e Cani.	85.55	469.15	64.50	11.20	56.75	7.50	119.60	47.45	25.40	57.85	37.25	12.85
Merci a G. V. e P. V. Accel.	1,224.75	5,269.70	196.70	156.15	686.80	142.80	261.90	502.85	233.70	496.10	650.25	117.45
Merci a P. V..	5,871.00	6,119.85	771.45	2,297.20	745.85	319.40	1,028.50	1,003.95	1,722.05	1,537.10	1.013.45	395.05
Totali	10,876.95	29,074.20	2,885.70	3,684.20	4,979.60	5,283,25	10.080.60	7,220.15	4,952.95	8,301.60	4,887.10	1,504.10

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe (***)	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227·05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo . . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 34 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranso*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, *ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto 13;
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino 111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato 182
5 Id. e pontic. ferr Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc, f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr. Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco 205
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 130
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria 210
14 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno 60
2 ponti sul *Cordevole* —
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*. *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc, prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

875 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rescigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anaclerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 201
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Ditesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marcecca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazz rin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali m. 14031
Tettoia per l'arsenale di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 6070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Bellini e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32294
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 350
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sile, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Santobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e nella provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,30
Dalla stazione al porto di Castellammare 2079,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 2 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 19 Novembre 1892. NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

La Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea.

II.

Facciamo seguito ai cenni sommarii della Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea, pubblicati nel numero precedente.

Il capitolo *Esercizio*, secondo l'ordine delle precedenti Relazioni, si divide nelle seguenti parti: Lunghezza della rete; prodotti e spese; servizio commerciale; orari; lavori di completamento ed assetto delle linee in esercizio; materiale rotabile; contenzioso.

Di ciascuna di queste parti diamo un breve sunto, riassumendo essenzialmente i dati statistici.

Lunghezza della rete. — La lunghezza dell'intera rete esercitata, calcolando sempre per metà la linea comune Milano-Chiasso, misurava al 1° luglio 1891 km. 4794, dei quali 4153 costituenti la rete principale e 641 la secondaria.

Durante l'anno 1891-92 la lunghezza della rete crebbe di 304 chilometri, essendosi aperte le seguenti linee e tronchi;

Arce-Sora; Gioia Tauro (nuova stazione)-Nicotera; Lucca-Ponte a Moriano; Rocchetta Melfi-Monteverde; Campiglia Marittima-Piombino; Sparanise-Gaeta; Casalbuono-Lagonegro; Ciampino-Palestrina-Segni; Velletri-Terracina; Cuneo-Saluzzo.

Al 30 giugno 1892 l'intera rete era di km. 5098 (ben inteso non comprese le secondarie Romane), dei quali chilometri 4191 componevano la rete principale ed i rimanenti 907 la rete secondaria.

La lunghezza media esercitata durante l'anno fu, per la rete principale di km. 4176, per la secondaria di 684, e per le reti riunite di 4860, cifra, quest'ultima, che segna un aumento di 103 km. sulla media esercitata nel 1890-91.

La percorrenza complessiva dei treni è salita nello scorso esercizio a km. 26,114,751, mentre quella del 1890-91 fu di km. 26,496,501. Si ebbe quindi pel 1891-92 una diminuzione di km. 381,750.

Prodotti e spese. — Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo durante l'anno sociale 1891-92 ammontò a L. 117,231,216.35. Nel precedente esercizio essendo stato di L. 117,343,476.75, emerge una diminuzione di prodotto di L. 112,260.40.

Tenendo distinti i prodotti delle due reti, e confrontandoli con quelli del 1890-91, troviamo:

	1891-92	1890-91	Differenza
Rete principale .	111,499,872.95	110,030,885.95	+ 1,468,987 —
» secondaria .	5,731,343.40	7,312,590.80	— 1,581,247.40
Totale . .	117,231,216.35	117,343,476.75	— 112,260.40

Il prodotto del treno-chilometro aumentò a L. 4.49 da 4.43 che era stato nell'anno precedente.

Le spese dell'esercizio sommarono complessivamente a L. 78,877,340.10, con un'economia, già fatta risultare, di L. 878,232.06 su quelle dell'anno precedente, che erano state di L. 79,755,572.16.

Qui la Relazione è corredata di due specchi, uno dimostrativo delle diverse categorie di traffico, e l'altro comparativo fra l'esercizio corrente ed il precedente.

Servizio commerciale. — Le risultanze del servizio commerciale continuarono ad essere soddisfacenti, e gli studi che a questa parte di servizio furono dedicati, hanno permesso di ottenere una sensibile semplificazione nelle scritturazioni contabili, il che porterà in seguito grandi vantaggi.

Orari. — La Relazione si intrattiene sulle modificazioni introdotte negli orari dei principali treni e sull'estensione dei servizi speciali festivi durante la stagione estiva e riguardo il treno di lusso settimanale da Parigi a Roma e viceversa, in coincidenza col *Club-Train* da e per Londra.

Materiale rotabile. — Il Governo aveva partecipato di porre a disposizione della Società, per acquisto di materiale rotabile e di esercizio per l'anno finanziario 1891-92, la somma di due milioni. Tale credito si ridusse a sole lire 1,250,000. Con questo fondo si ordinarono 4 locomotive, 10 carrozze di prima classe, 16 di seconda, 12 di terza, 24 carri tubolari di grande portata, 15 carri serbatoi da 12 tonnellate e 8 botti di ferro da adattarsi sui predetti carri. Detto materiale sarà consegnato nel 1893, ad eccezione delle 4 locomotive, che trovansi già in servizio e sarà costruito interamente da officine nazionali.

Contenzioso. — Il contenzioso tratta delle cause portate avanti al Collegio Arbitrale, le quali trovansi all'incirca nella medesima situazione dell'anno scorso.

***

Il capitolato COSTRUZIONI DI NUOVE LINEE si divide in due paragrafi: nel primo trattasi delle *linee che si costruiscono per conto sociale*; nel secondo delle *linee che si costruiscono per conto del Governo.* Di ciascuna linea sono date ampie informazioni. Riassumeremo quanto riguarda le linee delle quali non abbiamo trattato nell'articolo pubblicato nel precedente numero.

Linea Avellino-Rocchetta S. Antonio. — La Relazione tratta dei quattro tronchi Avellino-Paternopoli (apertura ottobre 1893, lunghezza chilom. 27), Paternopoli-S. Angelo (apertura ottobre 1895, lunghezza chilom. 34), Conza-Monteverde (apertura ottobre 1895, lunghezza chilom. 28), S. Angelo-Conza (apertura ottobre 1897, lunghezza chilom 15), e di ciascun tronco riferisce dettagliatamente lo stato attuale dei lavori.

Linea Roma-Viterbo. — Di questa importante linea la Relazione dà minuto ragguaglio dello stato dei lavori.

Linea Varese-Porto Ceresio. — Per questa linea, la quale non è che il prolungamento della attuale Milano-Gallarate-Varese, essendo stato approvato con decreto ministeriale il progetto esecutivo della linea, si iniziarono le pratiche espropriative dei terreni che saranno occupati dalla nuova ferrovia, pratiche che non possono essere condotte molto celeremente, stante la grande suddivisione della proprietà in quei luoghi. Ora però sono terminati i rilievi di campagna e sono in corso i lavori di fondazione del viadotto sull'Olona e si stanno sviluppando i progetti d'appalto di tutta la linea.

Linea Parma-Spezia. — La Relazione comunica come, venendo sempre più ristretta dall'ingerenza governativa la libertà d'azione necessaria per la direzione ed il compimento di lavori così importanti, la Società si spogliasse dell'incarico affidatole dal Governo, della direzione della costruzione, incarico dal quale fu esonerata soltanto col 1° febbraio scorso.

LA GALLERIA DEL CREMOLINO
SULLA LINEA GENOVA-OVADA-ASTI

Come avevamo preannunciato, lunedì 14 corrente, venne abbattuto l'ultimo diaframma della galleria del Cremolino, sulla linea Genova-Ovada-Asti. Per la cerimonia la Società Mediterranea organizzò una bellissima festa alla quale parteciparono numerosi invitati fra cui si notavano i senatori Saracco e Costa, il deputato Borgatta, il Prefetto di Alessandria, il Sotto-Prefetto di Acqui, il colonnello d'artiglieria di residenza ad Acqui, i Sindaci e Pretori delle località vicine, il comm. Ripa di Meana, Ispettore generale, con altri funzionari governativi ferroviari.

La Società Mediterranea era rappresentata dal suo Direttore generale comm. Massa, dal comm. Falcone, consigliere d'Amministrazione, dal comm. Oliva, Direttore del Servizio Costruzioni, dal comm. Mantegazza, Direttore del Mantenimento e da altri capi-servizio e ingegneri.

Gli invitati partirono con treno da Acqui e percorsero la nuova linea non ancora aperta all'esercizio, sino alla stazione di Prasco-Cremolino, d'onde proseguirono in carrozza e, valicando lo sparti-acque fra le valli del Caramagna e dell'Orba, ridiscesero fino a Molare all'imbocco sud della galleria.

Qui salirono nei vagoncini da sterro ben addobbati e pavesati, trainati da cavalli e penetrarono nella galleria illuminata in modo fantastico, fino al diaframma.

Quindi retrocedettero all'imbocco e nel mentre venne loro servito un *lunch*, si faceva saltare il diaframma e, poco dopo, gl'invitati risaliti sul treno, attraversavano l'intera galleria, sostando al pozzo di servizio e di aereazione vedendovi funzionare le perforatrici. I tecnici ammirarono la perfezione della costruzione, la bene ordinata distribuzione dei lavori, la muratura senza deformazione alcuna, l'ingegnoso sistema di ventilazione al versante sud.

Finalmente si uscì dallo sbocco nord fra le acclamazioni degli operai e delle popolazioni; si visitarono le imponenti installazioni per la perforazione meccanica; quindi risaliti sul treno alla vicina stazione di Prasco-Cremolino, gl'invitati ritornarono ad Acqui.

Alle 4 la Mediterranea offerse un banchetto agli invitati all'albergo *Terme Nuove.* Il senatore Saracco era seduto al posto d'onore e allo *Champagne* egli ringraziò — a nome di tutti — la Mediterranea delle sue squisite cortesie. Disse dell'impazienza con la quale la linea Genova-Asti è attesa, dei benefizi che arrecherà. Osservò come questa linea, di tanto più lunga della Succursale dei Giovi, costerà una ventina di milioni di meno. Tributò i ben dovuti elogi alla Mediterranea, così egregiamente rappresentata dal suo Direttore generale comm. Massa, che merita gratitudine per il coraggio avuto nell'assumere la costruzione di questa linea, coraggio che dopo il disastroso esempio della Succursale dei Giovi, sarebbe mancato al Governo.

Invita a bere alla salute del comm Massa, che troverà nelle viscere della ancora più importante galleria del *Turchino* il coronamento della sua gloriosa carriera incominciata al Cenisio.

Parlarono poi il Prefetto a nome della Provincia di Alessandria, il senatore Costa a nome di Ovada inneggiando al Re, a Saracco ed alla Mediterranea.

Si alzò poi il comm. Massa:

« Devo, innanzi tutto, ringraziare — egli dice — il Presidente di questo banchetto, onorevole Saracco, delle gentili parole rivolte a me ed agli ingegneri che da me dipendono, e credo che il modo migliore per farlo sia coll'annunciargli che l'intera linea Genova-Ovada-Acqui-Asti potrà essere aperta all'esercizio, non già nel 1897 come la legge prescrive, ma con notevole anticipo e cioè — lo spero — al principio del 1895, in grazia alla pratica ed all'attività dei miei collaboratori signor comm. Oliva e gl'ingegneri da lui dipendenti.

« Ringrazio poi il signor Prefetto di Alessandria, il senatore Conti, il deputato Borgatta, il rappresentante della Amministrazione dei Lavori Pubblici, le Autorità tutte civili e militari, la Stampa, araldo delle novità, valvola di sicurezza per cui sfuggono tutti i malumori del pubblico, i funzionari governativi e sociali, in una parola vi ringrazio tutti quanti di aver voluto affrontare i disagi di questo viaggio sotterraneo per dare maggior rilievo a questa solennità, foriera di un'altra più importante, la vera e propria inaugurazione del tronco Ovada-Acqui-Asti di cui ormai per il felice perforamento della galleria del Cremolino che ne formava la chiave di volta, l'ultimazione è assicurata nei termini stabiliti dalla legge.

« Oggi non si tratta di fare un discorso inaugurale perchè abbiamo semplicemente assistito al felice congiungimento di due parti di una galleria che anelavano di incontrarsi per formarne una sola e continuata. Oggi solennizziamo la festa del lavoro, inneggiamo ad una nuova vittoria dell'ingegneria italiana come ebbe a chiamarla l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici nel telegramma indirizzatomi.

« Sì, o signori, la galleria del Cremolino per la sua lunghezza di m. 3400, pel tempo impiegato a perforarla (tre anni e giorni 7) per le circostanze speciali in cui si svolsero i lavori, segnerà una pagina non ingloriosa negli annali dell'arte del costrurre.

« Quando 22 anni or sono il cannone degli spalti della cittadella di Torino annunziava alle genti che il Moncenisio era perforato, la novità e l'importanza del grande avvenimento erano indicate dalla stessa novità e solennità dell'annunzio. Certo con maggior modestia abbiamo oggi assistito all'abbattimento dell'ultimo diaframma del Cremolino e se ho ricordato il Moncenisio è perchè la galleria del Cremolino appartiene alla serie delle gallerie iniziate appunto dal Moncenisio, senza del quale la festa d'oggi avrebbe dovuto essere ritardata almeno di altri 30 mesi ancora.

« Il Cremolino fu per più della metà scavato coi mezzi meccanici mossi dall'aria compressa giusta la prima applicazione fattane al Moncenisio, ma con tutti i miglioramenti e perfezionamenti realizzati nelle applicazioni successive, e con tutte le debite proporzioni per l'adattamento dei nuovi trovati ad un'opera che non era caratterizzata per soverchia lunghezza, ma ch'era incalzata dalla strettezza del tempo. Eccovi, signori, il gran merito dell'opera che oggi festeggiasi e non vi sia discaro ch'io ve ne dica succintamente la storia.

« Fissato sul terreno l'asse della galleria, rilevatone il profilo longitudinale, determinata la posizione degli imbocchi e del pozzo, avutone la lunghezza ed il profilo geologico della montagna, l'Ufficio Centrale delle costruzioni stabilì il programma dei lavori, il modo cioè di condurli tecnicamente ed amministrativamente; e mentre si faceva lo studio e gli impianti per la perforazione meccanica, si iniziava da tutti e due gli imbocchi l'attacco coi mezzi ordinari, e lo scavo del pozzo. Ma allo imbocco Acqui ai mezzi ordinari furono ben presto sostituiti i mezzi meccanici coi quali si perforò la galleria fino ad incontrare la parte già scavata del pozzo per raggiungere poscia il nucleo fra il pozzo e l'imbocco Genova, il quale fu trapassato fuor fuori dalla sonda il giorno 7 andante con un perfetto incontro fra i due cantieri.

« Le cose furono così disposte che tutti i lavori si svolsero in buon ordine, con grande attività e con risultati sempre crescenti, durante la loro esecuzione non si ebbero pentimenti, nè correzioni. Le difficoltà che si presentarono (e furono molte e grandi e persistenti per enormi masse di acqua, e per roccia durissima e frantumata e richiedente forti e robusti puntellamenti, per frequenti fornelli, ecc.) furono superate man mano che comparivano con metodi razionali e con mezzi proporzionati alla loro importanza. Non si lamentarono sospensioni di indole litigiosa durante le quali scendono in galleria periti giudiziari fiancheggiati da frotte di avvocati e procuratori, che certamente non sono gli operai più adatti a scavare e rivestire gallerie. Nulla di simile qui avvenne, ma tutti i lavori si svolsero e si compirono in piena conformità delle previsioni che se ne erano fatte. E non è questo un piccolo merito del nostro personale tecnico, capitanato dal valentissimo ing. Oliva, egregiamente secondato dagli Ingegneri suoi dipendenti ed in ispecial modo dall'ingegnere Berizzi, direttore locale dei lavori della galleria del Cremolino, ed alle imprese costruttrici Bertolero ed Agostinelli. E non sarà certo inopportuno, nè discaro ad alcuno che io qui ne tributi a tutti i dovuti elogi, e li segnali alla vostra speciale attenzione.

« E dopo avervi indicato i capi, permettetemi di segnalarvi l'esercito dei lavoratori, e le principali qualità di operai che lo compongono.

« Vengono primi i meccanici che sono come i veliti dell'esercito, essi provengono dalla famiglia degli operai delle grandi città, dove hanno fatto il loro tirocinio, e la loro educazione, il loro aspetto indica la loro maggiore istruzione professionale e la loro coltura in genere. I poggi e le pendici dell'industre Biella ci mandano i suoi muratori che sono anche essi operai scelti e rimarchevoli. Ma il vero operaio tipo delle gallerie è il minatore, lo si conosce a colpo d'occhio quando passa pensoso e grave col suo caratteristico berretto di pelo, ed armato del suo inseparabile lume a lungo manico. Il minatore vero di galleria ama sempre di preferenza il lavoro sotterraneo, e là vi dispiega tutte le sue qualità, tenace e persistente alla fatica, tetragono alle vicende atmosferiche, sobrio come un anacoreta, robusto e forte e coraggioso fino alla temerità: essi sono figli delle Alpi o dell'Appennino, canavesani od abruzzesi. Quelli più a noi vicini nascono nelle terre lungo le sponde della Stura di Lanzo, del Malone, dell'Orco, della Chiusella e della Dora Baltea, l'arte del minatore si esercita da secoli nelle miniere di rame e ferro di quelle loro valli, e forniti di quell'arte si diffusero per il mondo, e in questi ultimi 50 anni hanno scavato le gallerie delle ferrovie di quasi tutta Europa. A tutti questi forti e laboriosi operai, a tutti coloro che li coadiuvano, mandiamo oggi un evviva e facciamo voti che la loro sorte abbia sempre a migliorare.

« Ho forse abusato troppo della vostra pazienza ed ho forse ecceduto ogni misura di sobrietà parlandovi dei minatori, e ve ne chieggo venia per un motivo del tutto personale: provengo anch'io dal paese dei minatori, e li conosco a fondo, ed ho con loro comune due qualità — buone o cattive non lo so — voglio dire la testardaggine e la nostalgia del montanaro.

« Ed il mio lirismo sulle qualità del minatore attribuitelo ad un eccesso di nostalgia se così vi piace ».

L'on. Genala invitato alla festa non potè intervenire ed inviò il seguente telegramma:

« Impedito poter assistere all'incontro delle due avanzate dell'importante galleria Cremolino, ringrazio V. S. e l'on. Amministrazione pel premuroso invito facendo vivi auguri per l'ottima riuscita di quest'opera che sarà nuovo titolo d'onore per l'ingegneria italiana e per la Società Mediterranea ».

PROGETTO DI RIFORMA DELLE TARIFFE PER VIAGGIATORI
SULLE STRADE FERRATE RUSSE

Da una lettera inserita nel *Monde économique* risulta che un progetto di riforma delle tariffe pei viaggiatori nelle ferrovie russe è stato presentato dal sig. De Perl, impiegato superiore della grande Società delle Strade Ferrate russe. Il signor Perl, che era stato incaricato dal Ministero delle Finanze, di studiare a fondo la questione delle tariffe per i viaggiatori, raccolse i risultati delle sue investigazioni in una monografia completa ed accurata, la quale è la prima opera sistematica che si è pubblicata, su questo argomento, in Russia.

L'autore passa in rivista le tariffe europee ed americane, e le riforme che si sono introdotte o che sono in istudio, ed in seguito sottomette ad un esame profondo le condizioni nelle quali si potrebbe riorganizzare il servizio dei viaggiatori nelle strade ferrate russe. Il signor Perl prende per base dei suoi calcoli il kopiejk metallico ed il chilometro e dimostra come le tariffe russe siano le più elevate del mondo eccettuando la Bulgaria, la Turchia, il Portogallo, e la terza classe in Inghilterra.

Paragonata alle tariffe dei principali paesi d'Europa, la tariffa russa è superiore a tutte come si vede dal seguente prospetto:

	In kopiejk metallici per chilometro		
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Ungheria	1.04	1.54	2.07
Austria, strade ferrate dello Stato	0.62	1.24	1.86
» » » private	1.47	2.26	2.95
Germania	1.24	1.86	2 48
Francia	1.33	1.89	2.80
Belgio	0.94	1.42	1.89
Italia	1.27	1.98	2.82
Svezia	1.22	1.84	2.45
Norvegia	1.19	1.82	2.45
Danimarca	1.16	1.86	2 56
Russia	1.34	2.73	3.52

La differenza è considerevole. Il movimento dei viaggiatori aumenta dappertutto con rapidità. In Russia si sviluppa lentamente e su certe linee si constata anche una decrescenza.

Così, paragonato al movimento *verstico* dei viaggiatori nel 1883, quello del 1890 fu inferiore del 12.7 0/0. In questo lasso di tempo l'estensione della rete aumentò del 21 8 0/0 ed il numero dei viaggiatori non crebbe che del 16.8 0/0. Se si esamina il movimento dei viaggiatori delle strade ferrate, nelle diverse classi, si troverà che quello delle due prime diminuisce continuamente, mentre quello della 3ª aumenta in proporzione. Ciò prova che le tariffe della 1ª e della 2ª classe sono troppo elevate in proporzione della pub-

blica ricchezza. Ecco le cifre proporzionali del movimento in ciascuna classe:

	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	4ª cl.
Nel 1883 . . .	2	9	86 1	2.3
» 1890 . . .	1.4	7.2	88.7	2.7

Da queste cifre risulta che, durante otto anni, il numero dei viaggiatori di prima classe diminuì del 30 0[0 e quello dei viaggiatori della seconda classe del 25 0[0. E malgrado ciò, in Russia si teme che il prodotto del servizio dei viaggiatori abbia a diminuire in seguito alla riforma delle tariffe, quando è l'elevazione delle medesime la vera causa della diminuzione dei prodotti. Il sig. Perl giunge alle medesime conclusioni studiando partitamente ciascuno dei bilanci delle dodici grandi Compagnie private di strade ferrate, come pure delle ferrovie dello Stato. Ovunque constata che i viaggiatori della classe media disertano la seconda per la terza classe.

Qual è dunque la riforma che necessita la tariffa dei viaggiatori? Il sistema a zone introdotto in Ungheria, pur avendo accresciuto sensibilmente il traffico ed il prodotto, è oggetto di vive critiche e non ha avuto gli stessi benefici effetti in Austria nelle ferrovie dello Stato. Non ha provato che una cosa, cioè che la riduzione dei prezzi, in qualunque modo venga applicata, è sempre vantaggiosa.

Un correttivo di questo sistema è quello delle tariffe graduali, cioè che la riduzione si fa in proporzione della distanza percorsa. Come la maggior parte dei moderni economisti, il sig. De Perl esprime parere favorevole a questo sistema e vorrebbe che venisse applicato in Russia, ove ha più ragione di essere che altrove, perchè se il percorso medio dei viaggiatori in Germania è di 30 chilometri, in Russia lo è di 107.

Il progetto in questione raccomanda le riduzioni da fare in proporzione della velocità dei treni. Ammette i vagoni di terza classe anche nei treni-postali, ciò che esiste d'altronde per parecchie linee. La riduzione della tariffa di 3ª classe in questo treno non potrà cominciare che a partire da 300 verste, mentre che per le due prime classi si potrebbe cominciare da 100 verste. Nei percorsi ulteriori, la riduzione si farebbe progressivamente tanto per i treni ordinari quanto per i treni postali.

Quanto ai treni-corrieri, il signor Perl propone un aumento del 33 1[3 0[0 sulla tariffa dei treni ordinari.

Il progetto De Perl non è stato accolto troppo favorevolmente dalla stampa russa la quale desiderava una riforma più radicale e molti giudicano le proposte di riforme come delle mezze misure.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE SECONDARIE

L'*Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale* ha indirizzato al Ministero dei Lavori Pubblici due Memoriali, che riproduciamo, affinchè vengano sottoposti alla Commissione incaricata dello studio per la semplificazione dell'esercizio delle ferrovie secondarie.

Il Comitato incaricato di redigere i due Memoriali credette opportuno limitarsi ad accennare alle varie questioni già risolte teoricamente e già sanzionate praticamente in altre nazioni, che, a suo parere, possono più interessare le ferrovie secondarie italiane; ed in pari tempo credette necessario toccare alcune questioni nuove.

Per quanto si riferisce alle questioni tecniche e regolamentari, stantechè alcune delle domande esposte potrebbero forse reclamare schiarimenti o giustificazioni, il Comitato si offre di delegare un proprio membro, quando il Ministero ritenesse opportuno (come già ebbe a praticare in altre simili contingenze) di ammetterne l'intervento nella seduta dell'on. Commissione incaricata dello studio di cui è menzione.

I. — *MEMORIALE sulle condizioni e modalità che dovrebbero essere contemplate nella legge e regolamento sull'esercizio delle strade ferrate per rapporto alle ferrovie secondarie ed economiche.*

1. Estensione delle manovre di barriere a distanza. Sarebbe desiderabile non fosse limitata la distanza dal passo a livello al posto di manovra, purchè il sistema di manovra sia tale da garantire il regolare funzionamento e non sia obbligatoria la campana d'avviso, se non in casi eccezionali;

2. Esonero dall'obbligo di tener chiuso a chiave le barriere non direttamente sorvegliate, quando il posto dell'agente di guardia non sia discosto oltre 50 metri;

3 Ammissione di passaggi pedonali con semplice parapetto o cartello che richiami l'attenzione dei passanti, sicchè sia permesso al pubblico di traversare sotto propria responsabilità la linea ferroviaria. Ciò ovunque il treno possa essere visto a m. 100, per linee percorse a più di 35 chilometri all'ora, e m. 60 per linee ove la massima velocità è inferiore;

4. Passaggi pedonali a fianco delle barriere o catene di chiusura della carreggiata, lasciando ai pedoni la facoltà di passare sotto propria responsabilità;

5. Concessioni di passaggi a livello chiusi con sbarra o catena e con lucchetti, le di cui chiavi sieno in consegna ai proprietari, che si servono del passo a livello, ovunque il treno sia visibile a 150 m., e la velocità dei treni è superiore ai chilom. 35 all'ora, e 100, se inferiore.

Il numero degli utenti non dovrebbe essere limitato, perchè le catene possono essere fissate ai sostegni con due coppie di lucchetti con chiave propria per ogni coppia di essi, ed inoltre possano permettere l'apertura del passo a livello coll'interposizione di altre coppie di lucchetti con chiavi diverse, fra due maglie qualunque della catena stessa;

6. Ammissione di passi a livello senza barriere, nè catene muniti di semplici pali con cartelli avvisatori, per le strade mulattiere e per le consorziali sopra tutte le linee percorse da treni con velocità inferiore a 35 chilometri, purchè il treno sia visibile a più di 150 metri;

7. Esonero dall'obbligo imposto dall'art. 11 della legge 1865 sui lavori pubblici, limitando la separazione della sede propria lateralmente a strade comunali e provinciali, alla collocazione di paracarri di pietra o retti verticali di legname, distanti e separati fra di loro non più di 5 metri, semprechè la velocità non oltrepassi 35 chliom. all'ora;

8. Deroga dall'obbligo del carro scudo per le ferrovie esercite con velocità inferiore ai 35 chilom., e deroga analoga per i treni aventi velocità di corsa maggiori, purchè la composizione dei treni non superi n. 10 pezzi.

Nel caso di composizione superiore e di velocità oltre i 35 chilom. all'ora, debbasi escludere dal servizio pei viaggiatori lo scomparto immediatamente contiguo alla locomotiva;

9. Facoltà di eseguire treni di gravità per servizio di passeggieri e di merci dove le condizioni di dipendenza lo permettano;

10. Facoltà di aggiungere veicoli in coda ai treni passeggieri fino al numero di 2, se carichi, e di 5 se vuoti;

11. Ammissione nella composizione dei treni misti di carri accoppiati per trasporto di travi o rotaie;

12. Deroga dall'obbligo che l'ultimo veicolo del treno sia munito di freno, nel caso che le condizioni altimetriche delle linee e la velocità dei treni lo consentano;

13. Facoltà di far servizio con un solo agente in macchina pei casi eccezionali, come con treni di composizione o velocità limitata, quando vi sia la possibilità per il personale del treno di accedere alla locomotiva e semprechè detto personale sia capace di procedere colla locomotiva sino alla prossima stazione;

14. Facoltà di far viaggiare la seconda locomotiva di un treno col solo macchinista od anche col solo fuochista, purchè questi abbia prestato servizio per due anni;

15. Facoltà di limitare al solo capo-treno o conduttore il personale di scorta dei treni, finchè la composizione del treno non superi quella massima consentita, a seconda della pendenza, per un solo freno manovrato;

16. Riduzione della visita alla linea ad una volta per giorno, se il numero dei treni è superiore a sei coppie; ed una ogni due giorni, se minore, salvo che alle opere d'arte o località pericolose e nelle epoche di eccezionali intemperie.

II. — *MEMORIALE sulle semplificazioni amministrative per le ferrovie secondarie ed economiche.*

Le ferrovie secondarie, non altrimenti che le principali, devono fornire al Ministero molti dati statistici che qui sarebbe inutile di enumerare.

Non v'ha dubbio che le compilazioni statistiche abbiano dell'utilità; ma è d'altra parte un fatto incontestabile che, per le Società secondarie, l'onere che le statistiche importano è di gran lunga superiore ai benefici a cui può condurre l'esame dei dati da ciascuna delle Società raccolti o da quelle dei dati raccolti dalle altre.

Le statistiche stesse non possono d'altronde conseguire il grado di esattezza che dia a loro un grande valore, mentre invece, limitandole a certe categorie che le Società sono già nella necessità di rac-

cogliere per loro stesse, si arriva ad ottenere dati che possono essere veramente utili.

Le statistiche, adunque, dovrebbero limitarsi a quei dati che le Società devono già raccogliere per proprio conto, o quanto meno a quelli che non esigono uno spoglio apposito di molteplici documenti e registrazioni.

Si domanda quindi che esse sieno ridotte ai seguenti elementi:

1. Linee in esercizio e loro lunghezze all'apertura delle linee, segnalando anno per anno le variazioni avvenute;
2. Materiale rotabile all'apertura delle linee, segnalando anno per anno le variazioni avvenute;
3. Quantità dei treni effettuati e chilometri percorsi;
4. Quantità del personale in servizio e spese relative;
5. Prodotti diversi per categoria, e cioè:
   Viaggiatori (complessivamente).
   Bagagli e cani.
   Grande velocità.
   Piccola velocità accelerata.
   Piccola velocità ordinaria;
6. Quantità dei viaggiatori trasportati;
7. Quantità delle tonnellate di merci trasportate a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, divise per categoria;
8. Spese di esercizio ripartite per spese generali, manutenzione, trazione, movimento e traffico.

Società per le Ferrovie Appennino Centrale. — Canavesi. — Economiche Biellesi. — Fossano-Mondovì. — Modena-Mirandola. — Napoli-Nola-Bajano. — Napoletane. — Nord Milano. — Novara-Seregno. — Palazzolo-Paratico. — Reggio-Emilia. — Ticino (Santhià-Biella). — Torino-Ciriè Lanzo. — Valle Seriana. — Venete. — Verona Caprino-Garda.

Per il Comitato

Il Segretario: Ing. C. Thonet. *Il Presidente:* Ing. A. Campiglio.

IL GIUBILEO DELL'ING. VINCENZO FERRARI

Il giorno 11 del corrente mese compiva il cinquantesimo anno di laurea il cav. dott. ingegnere Vincenzo Ferrari, Ispettore Tecnico Capo della Società Reale di Assicurazione mutua contro gli incendi in Torino.

Allievo della famosa Scuola dei Pionieri in Modena, sua città natale, ottenne la laurea l'11 novembre 1842 ed incominciò la sua carriera sotto gli auspici dell'illustre Paleocapa.

Nel 1852 era addetto al servizio tecnico delle ferrovie del Veneto alla stazione di Venezia, e, dopo aver finita una importante missione affidatagli, fu per motivi politici nell'aprile del 1853 licenziato dal Governo Austriaco con ordine perentorio di allontanamento dagli Stati all'Austria soggetti.

Fu in quella occasione nominato Cancelliere del Consolato Inglese per la protezione del Console signor Malcolm, e così potè rimanere a Venezia fino al 1854. Fu assunto in detto anno alla Direzione dell'Impresa Silvestri pei lavori della linea Cocaglio-Bergamo dove ebbe campo di mostrare la sua valentia in opere d'arte stradali tuttora ammirate. Nel 1860 passò alla Direzione dell'Impresa Guastalla per la costruzione della ferrovia Torino-Savona e suoi rami, presso la quale Impresa rimase fino all'epoca in cui fu nominato Ispettore Capo della Società Reale mutua contro gli Incendi. Fu uno degli Arbitri per le Ferrovie dell'A. I., ebbe incarichi di grande importanza e per la sua rara abilità e perizia in cose tecniche fu consulente di molte Imprese.

Non sempre la fortuna lo accompagnò nella sua difficile carriera, che anzi ebbe amare disillusioni, ma fu sempre confortato dall'affetto e dalla stima dei suoi conoscenti ed amici. Dolenti di non aver potuto unire nell'accennata ricorrenza ai voti della sua famiglia i nostri sinceri augurii, rendiamo ora all'amico, al distintissimo ingegnere Vincenzo Ferrari, il nostro tributo di congratulazioni per le avvenute sue nozze d'oro colla scienza.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 17 novembre (N. 269). — **R. Decreto 23 ottobre 1892,** col quale si costituisce in ente morale l'Associazione fra gli utenti di caldaie a vapore, costituita nel Circondario di Biella, e se ne approva lo Statuto.

— **R. Decreto 23 ottobre 1892,** che concerne la tassa sui noli, istituita a favore della Camera di Commercio di Reggio Calabria.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
del *MONITORE*

Ferrovia Faenza-Firenze.

(Appalto di opere di consolidamento e completamento del tronco Crispino-Fosso Canecchi).

Alle ore 10 antimeridiane del 10 dicembre p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere di consolidamento e completamento del tronco Crispino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze, per la presunta somma di L. 158,900, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 14 giugno 1892, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Firenze.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni centoventi (120) successivi dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 8000, quella definitiva in L. 16,000, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda al 1° novembre 1892).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° novembre 1892, dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda, della lunghezza totale di m. 8100, in costruzione lungo il tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari.

	Dal 1° ottobre al 31 stesso mese	Dal principio dei lavori al 31 ottobre 1892	Lavoro da farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore.	64.50	2,410.06	5,689.94
» superiore	70.50	2,212.61	5,887.39
Calotta	126.50	1,757.50	6,342.50
Strozzo	107.50	1,598 —	6,502 —
Piedritti	116.15	1,338.75	6,761.25
Grande sez. compl.	118.88	1,331.51	6,768.49
Cunettone . . .	—	198.20	7,901.80
Muratura:			
Calotta	109.34	1,699.44	6,400.56
Piedritti	85.15	1,305.75	6,794.25
Arco rovescio . .	—	—	—
Cunettone . . .	—	198.20	7,901.80

Lato Nord. — Le avanzate proseguirono nella solita roccia calcare schistosa a straterelli, con noduli di calcite e con intercalato alla roccia schistosa del calcare bigio-scuro compatto.

Lato Sud. — Si ha sempre la solita roccia compatta di calcare e strati rotti con interposizione di melma argillosa.

Le insistenti pioggie della prima quindicina del mese di ottobre produssero un notevole aumento nelle filtrazioni d'acqua in galleria dall'attacco sud, cosicchè, qualche giorno dopo la metà del mese, dalle fatte constatazioni, risultò che la quantità d'acqua che sgorgava dalla galleria era di litri 275 al minuto secondo. Questa quantità però diminuì alquanto verso la fine del mese. Le stesse pioggie causarono l'ingrossamento straordinario del Roja, tanto che ruppero la seconda diga di derivazione d'acqua per alimentazione del nuovo canale motore, e danneggiarono la muratura della difesa sinistra del ponte sul detto torrente. Il trasporto dei compressori al luogo dei nuovi impianti, all'attacco sud, la posa in opera della nuova condotta dell'aria, e la costruzione della nuova condotta dell'acqua per forza motrice, vennero ultimati verso la fine del mese. Si attende sempre il secondo gruppo di compressori.

><

Ferrovia Nardò-Copertino-Novoli-Francavilla.

(Istanza per modificazione del tracciato).

Siamo informati che le Amministrazioni comunali di Leverano e di Veglie, in provincia di Lecce, hanno rinnovato vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè voglia disporre che il tracciato per il progetto della ferrovia Nardò-Copertino-Novoli-Francavilla, venga modificato in guisa da farlo passare per Leverano e Veglie, con che verrebbe a toccare Nardò-Copertino-Leverano-Veglie-Salice-Guagnano, ecc.

><

Linea Battipaglia-Castrocucco.

(Progetto di lavori per la galleria Lustra).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per la ricostruzione parziale di un tratto di piedritto e di alcuni tratti di calotta, e per la ricostruzione totale, anzichè parziale, di altri tratti di calotta della galleria Lustra, fra le stazioni di Rutino e di Omignano, nella strada ferrata da Battipaglia a Castrocucco. La spesa occorrente per la esecuzione dei lavori è preventivata in L. 25,000.

><

Linea Novara-Gozzano.

(Rifacimento di binario).

Venne sottoposto all'approvazione governativa dalla Amministrazione della Rete Mediterranea un progetto riguardante i lavori di rifacimento in acciaio di m. 960 di binario in ferro, modello L, fra i chilom. 30.138 e 35.589, della linea da Novara a Gozzano, e di N. 3 deviatoi, pure del modello L, nelle stazioni di Borgomanero e di Gozzano. La spesa all'uopo occorrente ammonta in complesso a L. 34,513.76, delle quali L. 25,613.75 rappresentano il valore del materiale metallico di armamento occorrente.

><

Carri e botti per vini ed uve pigiate.

La predetta Amministrazione ha anche domandata l'approvazione governativa per i due contratti da essa stipulati colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano e colla Ditta Lavini-Nathan e Comp., di Milano, relativi alla fornitura: il primo di N. 15 carri serbatoi pel trasporto di vini ed uve pigiate; ed il secondo, di N. 8 botti, pure pel trasporto di vino ed uve pigiate, da applicarsi su quattro carri Goodfellow e Cushman.

><

Ferrovia a scartamento ridotto Napoli-Piedimonte d'Alife.

In merito al progetto d'Aniello-Tessitore per la ferrovia economica Napoli-Piedimonte d'Alife di cui abbiamo parlato nel n. 43 del *Monitore* «Notizie ferroviarie italiane», apprendiamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici lo ha ritenuto meritevole d'approvazione, salvo alcune avvertenze, opinando in pari tempo che se ne possa fare la concessione, accordando una sovvenzione di L. 3000 al chilometro durante anni 50 per la sola tratta Santa Maria Piedimonte, ed escludendo ogni sussidio governativo per l'altra tratta Napoli-Santa Maria.

><

Movimento nel personale del R. Ispettorato ferroviario.

L'Ispettore-Capo, cav. De Casa, è traslocato dal Circolo di Milano a quello di Palermo; l'Ispettore-Capo, cav. Della Rocca, traslocato dal Circolo di Palermo a quello di Firenze; l'Ispettore-Capo, cav. Nicolaj, dal Circolo di Firenze è chiamato al Ministero dei Lavori Pubblici; l'Ispettore-Capo, cav. Spreafico, Capo-Gabinetto dell'Ispettore Generale, chiamato a Capo del Circolo di Milano.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Orario invernale).

Domani, 20 corrente, andranno in vigore le modificazioni di orario di cui abbiamo dato notizia nelle nostre « Informazioni particolari » del n. 40 del *Monitore*, la cui messa in vigore era stata temporaneamente sospesa.

><

Progetto di ferrovia a scartamento ridotto da Rimini a San Marino.

In conformità alla promessa nel *Monitore*, n. 45, del 5 corrente mese, diamo alcuni ragguagli intorno al progetto esecutivo, presentato al Ministero dei Lavori Pubblici dal signor Cesare Orsini, relativo alla costruzione di una ferrovia a sezione ridotta da Rimini a San Marino. La lunghezza totale della linea per la quale è proposto lo scartamento di m. 1 è di m. 21,660. Il tratto su territorio italiano misura m. 13,646 ed è formato da 35 rettilinei, della lunghezza totale di m. 7365.01 e da 34 curve dello sviluppo totale di m. 6280.93. Di queste curve: due hanno raggio di m. 150 con sviluppo di m. 156.21; una raggio di m. 200 e sviluppo di m. 109.35; una raggio di m. 220 e sviluppo di m. 335.76; cinque raggio di m. 250 e sviluppo di metri 227.98. Le rimanenti curve hanno raggio variabile fra metri 300 e m. 1000. L'altimetria del predetto tratto è costituita da 59 livellette di lunghezza totale m. 12,771.10 e da otto tratti orizzontali che misurano in totale m. 874.90. Delle livellette 9 sono in discesa, con lunghezza totale di metri 1519.60 e 50 in ascesa con sviluppo complessivo di metri 11,251.50. La lunghezza delle livellette in discesa è ripartita in m. 892.10 con pendenza fino al 3 1[2 p. °/₀₀; metri 496-50 con pendenza fra il 3 1[2 ed il 10 p. °/₀₀ e m. 131 con pendenza del 25 p. °/₀₀. La lunghezza delle livellette in ascesa si divide come segue:

m. 2477.— con pendenza fino al 3 1[2 p. °/₀₀;
» 8052.99 con pendenza dal 3 1[2 all'11 p. °/₀₀;
» 681.91 con pendenza dal 22 al 25 p. °/₀₀.

Le opere d'arte sono in numero di 86, di cui 78 sulla sede stradale e 8 fuori sede. Delle opere d'arte N. 73 sono

progettate in muratura con copertura di lastroni; N. 10 in muratura con arco a pieno centro, e N. 2 con pile e spalle in muratura e travate metalliche. Le opere stesse sono divise come segue:

con lastroni	N. 60	di luce m.	0.60
	» 12	» »	1.—
	» 1	» »	1.50
a volta	» 3	» »	1.—
	» 1	» »	1.50
	» 3	» »	3.—
	» 2	» »	5.—
	» 2	» »	10.—
speciali	» 1 di m. 20 in due campate di metri 10		
	» 1 di m. 10 ad una sola campata.		

Lungo questo tratto sono previste due *stazioni*: Rimini e Ponte Arco Nuovo; due *fermate:* Castellaccio e Cerasolo; 12 *case cantoniere*, undici semplici ed una doppia; 24 *passaggi a livello*, 18 pubblici e 6 privati. L'armamento è proposto con rotaie in acciaio del tipo Vignole, lunghezza m. 9, peso chg. per metro lineare, posate su traverse di querciarovere di m. 1.70 × 0.20 × 0.12, poste a distanza di metri 0.90 con massicciata di m. 2.10 in sommità e m. 0.40 di altezza. La spesa preventivata per la costruzione del tratto di linea in territorio nostro rileva a L. 1,886,000, ciò che corrisponde in media a L. 138,200 per km.

Il tratto di linea sul territorio di San Marino ha la lunghezza di m. 8014, divisa in due distinte parti: la prima di m. 1354 a semplice aderenza; la seconda di m. 6660 ad aderenza artificiale. La prima parte è costituita, in planimetria, da 9 rettifili di m. 651.44 e da 9 curve di metri 702.56, con raggio da m. 150 a m. 250; in altimetria: da un tratto orizzontale di m. 151.20; da tre tratti in discesa di m. 357.97 (m. 160 al 3 p. $^0/_{00}$; m. 197.97 al 10 p. $^0/_{00}$); e da 7 tratti in ascesa di m. 844.83 (m. 220 al 3 $^0/_{00}$; metri 379.83 dal 3 al 10 p. $^0/_{00}$; m. 158.51 al 15 p. $^0/_{00}$; e metri 186.49 dal 21 al 25 p. $^0/_{00}$). In questa parte sono previsti: una stazione a Serravalle; due case cantoniere, una doppia e una semplice; N. 7 opere d'arte in muratura (1 di 0.60; 3 di m. 1; 2 di m. 1.50; 1 di m. 8) e N. 3 passaggi a livello.

Per la seconda parte, compresa fra il km. 15.000 ed il termine del tronco km. 21.660, si osserva che la quota sul livello del mare all'estremità inferiore è di m. 81.75 e quella all'estremità superiore di m. 629.99, d'onde un dislivello di m. 542.24, per vincere il quale venne proposto il sistema a dentiera Abt.

La planimetria di quest'ultima parte della linea è formata da 40 rettifili della lunghezza di m. 3716 e da 45 curve con sviluppo totale di m. 2943, e dettagliato come segue: con raggio di m. 60, m. 155.23; con raggio di metri 80, m. 436.33; con raggio di m. 100, m. 1059.46; con raggio di m. 125, m. 224.13; con raggio di m. 150, metri 148.79; con raggi da m. 200 a m. 400, m. 919.69.

L'altimetria è costituita da un tratto orizzontale di metri 210 e da 48 tratti in ascesa della lunghezza totale di metri 6450 e dettagliata come segue: m. 200 al 3 1[2 p. $^0/_{00}$; m. 204.16 dal 3 1[2 al 10 p. $^0/_{00}$; m. 1133.33 dal 10 al 50 p. $^0/_{00}$; m. 2459.96 dal 50 al 100 p. $^0/_{00}$; e m. 2452.55 dal 100 al 150 p. $^0/_{00}$.

Le opere d'arte proposte sono 32, tutte a lastroni, di cui 21 di luce m. 0.60 e 11 di luce m. 1. Le stazioni sono due: Borgo Maggiore e San Marino. Le case cantoniere sono sei, cinque semplici ed una doppia; i passaggi a livello sono 12 di cui 9 pubblici, 2 privati ed uno pedonale. La spesa preventivata per tutta la parte di linea in territorio di San Marino ammonta in totale a L. 1,235,200, ciò che corrisponde ad una spesa media chilometrica di L. 154,000.

La spesa complessiva dell'intera linea risulta pertanto di L. 3,121,000, corrispondenti ad una media chilometrica di L. 144,000. Per la provvista del materiale mobile si presume che occorra una spesa di L. 273,200, la quale considera:

N. 3 locomotive-*tender*, munite dello apparecchio Abt	L. 129,000
» 2 carrozze di lusso	» 90,200
» 2 carrozze di 1ª classe	
» 4 miste di 1ª e 2ª classe . . .	
» 4 di 2ª classe	
» 6 carri coperti	» 54,000
» 10 carri scoperti	
» 4 carri di servizio	

><

Lavori Pubblici in Bulgaria.

Il Ministero delle Finanze del Principato di Bulgaria fa noto che il termine fissato per l'appalto dei lavori di costruzione del porto di Bourgas, di cui nell'avviso pubblicato nel nostro giornale (N. 44 del 29 ottobre p. p.) è stato prorogato fino al 28 febbraio (12 marzo) 1893.

Se dopo la prima aggiudicazione fino al 5 marzo (17 marzo), ore 10 antim., sarà presentata un'offerta di ribasso del 5 0[0 almeno sul prezzo minimo ottenuto, verrà effettuato un nuovo incanto il 6 marzo (18 marzo), alle ore 3 pom. precise. Sino a questo termine le offerte saranno ricevute presso l'Ufficio del servizio idraulico.

><

Servizio cumulativo colla Ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Col 1º novembre è stato stabilito un servizio cumulativo diretto colla Ferrovia Verona-Caprino-Garda pei trasporti a grande velocità e a piccola velocità ordinaria, escluse le merci esplodenti e quelle di lunghezza superiore a cent. 10, fra tutte le stazioni abilitate ai trasporti stessi delle Reti Mediterranea ed Adriatica.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Per i trasporti di formelle di lignite).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle Ferrovie del Mediterraneo ha presentata all'approvazione governativa la seguente proposta allo scopo di estendere la tariffa locale N. 215, piccola velocità, ai trasporti di formelle di lignite:

1. L'attuale intestazione della tariffa locale, N. 215, P.V. viene annullata e sostituita dalla seguente: *lignite e formelle di lignite.*

2. Alla voce *lignite* nella nomenclatura delle merci, devesi aggiungere *e formelle di lignite.*

3. Nella nomenclatura delle merci deve inoltre essere aggiunta la nuova voce *formelle di lignite anche alla rinfusa se a vagone completo* (Vedi *Lignite e formelle di lignite*).

(Attuazione della tariffa speciale comune, N. 225, P. V.).

Col 1º corrente è entrata in vigore la tariffa speciale comune N. 225, P. V., applicabile ai fusti vuoti che hanno servito pel trasporto di *vini*, *mosti*, *alcool*, *acquavita* ed *uva pigiata* dall'Italia alla Francia, via Modane o via Ventimiglia, oppure la cui spedizione a vuoto dalle stazioni francesi ha preceduto l'invio a pieno dalle stazioni italiane.

(Modificazione dei prezzi, parte francese, della tariffa speciale comune, N. 460 P. V.).

I prezzi della tariffa speciale comune, N. 460 P. V. pel trasporto di *antracite*, *carbon fossile*, *coke* o *mattonelle di carbon fossile* da Besseges, La Vallette, Gagnières, La Levade, La Pise, de Gouffre, de Martinet, Mines de Portes

(Emb. des) Molières, Saint-Jean de Valeriscle, **Tamaris**, Trescol a Modane stazione e Ventimiglia confine, stabiliti in L. 10.50 e L. 11.50 per tonnellata, sono modificati in L. 9.50 e L. 10.50.

Servizio interno e cumulativo italiano.

È stata pubblicata la 25ª *Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti* (2ª edizione). Trovasi presso le stazioni della Rete al prezzo di L. 0.10.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo ai lavori di costruzione di un cunettone in terra ed in muratura, per difendere dagli allagamenti un tratto della ferrovia Eboli-Metaponto, compreso fra le stazioni di Pisticci e di Barnalda, dell'importo presunto di L. 4300;

2. Che si possa approvare la maggiore spesa riguardante la costruzione di una tettoia e di tende metalliche per il fabbricato dei viaggiatori della stazione di Bra, nella ferrovia da Bra a Carmagnola;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, riguardante l'esecuzione di alcuni lavori di completamento lungo il tronco da Cesenatico a Rimini, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, del complessivo importo di L. 23,127.75.

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere sui seguenti altri affari pure riguardanti il servizio ferroviario: *a*) Su di una proposta di transazione delle vertenze insorte coll'Impresa Maccaferri, dipendentemente dalla esecuzione dei lavori da essa compiuti pel tronco da Quiesa a Viareggio, nella ferrovia da Lucca a Viareggio; *b*) Su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa coll'Impresa Lori e Gheradi, relativo al collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa stessa per la costruzione del tronco da Pontremoli a Filattiera, nella ferrovia da Parma a Spezia; *c*) Verbale di accordi stabiliti colla impresa Pietro Valentini circa i lavori di scogliera di massi a difesa del Taro, eseguiti dall'impresa stessa lungo il tronco Fornovo-Ghiare, della ferrovia da Parma a Spezia.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetti e domande di concessione di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli a Piedimonte d'Alife e di diramazione per Venafro e Pozzuoli. Il progetto Tessitore d'Aniello è ammissibile, come di massima, salvo a migliorarlo; e che in base a questo possa accordarsi la concessione da Napoli a Piedimonte d'Alife per S. Maria Capua Vetere, con la sovvenzione governativa per anni 30, per la sola tratta Piedimonte-S. Maria e senza alcuna sovvenzione per l'altra tratta Napoli-S. Maria;

2. Progetto modificato di parziale ampliamento della stazione di Acqui per l'innesto della linea Genova-Ovada-Asti;

3. Progetto di appalto per la fornitura dei ferri minuti di armamento per la ferrovia da Noto a Licata, tronco Modica-Comiso. La fornitura importerà circa L. 204,000 e verrà divisa in due lotti. Il 1º: q.li 1720.16, pari a n. 21,502 di stecche corniere d'acciaio e q.li 1824.27, pari a n. 84,850 di piastre di fondo in ferro. Il 2º: q.li 250.04, pari a numero 33,789 di chiavarde con rosetta di ferro e q.li 844.32, pari a n. 201,028 di arpioni in ferro;

4. Proposta della Amministrazione delle strade ferrate Meridionali per il rialzamento del ponte sull'Adige al chilometro 40.801.15 della linea da Padova a Pontelagoscuro;

5. Progetto compilato dalla Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo (modificato) per la costruzione di una cunetta murata a monte della ferrovia fra i chilom. 316 e 317 della linea Taranto-Reggio;

6. Proposta pel consolidamento dei manufatti ai chilometri 29.254 e 29.318 della linea Mantova-Modena;

7. Progetto per la deviazione del rio Cucca presso la stazione di Corniso della linea Noto-Licata.

Nella notte dall'11 al 12 corrente moriva nello Stabilimento Biffi in Monza l'avv. cav. **FRANCESCO ZALLI**, già Ispettore legale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Entrato a far parte nel 1877 come applicato della Consulenza legale delle Ferrovie dell'Alta Italia, l'avv. Zalli dimostrò tosto di possedere in grado eminente un pronto e fine criterio legale che, congiunto ad una grande operosità, gli ebbe a procurare ben presto la stima e la considerazione dei superiori e dei colleghi. I delicati e importanti incarichi affidatigli vennero sempre da lui condotti ed ultimati con diligente cura, e nelle complicate questioni il suo parere era apprezzatissimo.

Nel 1885, costituitasi la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, veniva, alle sue attribuzioni di legale, aggiunta anche quella di Segretario del Consiglio d'Amministrazione e nel 1889 fu poi nominato Ispettore presso la Consulenza stessa.

Quando, per le reiterate prove della sua capacità e coltura giuridica, gli arrideva un avvenire ricco di ben fondate speranze, un grave malore lo colpiva quasi improvvisamente nei primi giorni d'aprile del 1890, gli annientava l'intelligenza, e dopo due anni e mezzo di sofferenze lo uccideva.

I superiori, i colleghi ed i numerosi amici, e noi fra questi, ne deplorano la immatura dipartita e ricorderanno sempre con affetto le virtù del compianto avv. Zalli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino. — Gli studi per la compilazione del progetto definitivo pel tronco della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, compreso fra Croce Santo Spirito e Borgo San Donnino, sono molto avanzati. Le operazioni di campagna per rilievi planimetrici ed altimetrici sono completamente ultimate, e molto sollecitamente procedono i lavori di tavolo, dei quali è già eseguita una parte considerevole. Si ritiene per fermo che il progetto in discorso potrà essere sottoposto all'approvazione governativa allo scadere del corrente anno.

Ferrovia elettrica Aosta-Prè St.-Didier. — Relazione della Commissione permanente del Consiglio Provinciale di Torino per le opere pubbliche e per la viabilità, composta dei consiglieri: Chiaves (*Presidente*), Casana (*Relatore*), Sineo, Tibone e Bertetti.

Onorevoli Colleghi, — I signori prof. F. Farinet ed ingegnere L. Garrone, con lettera 21 luglio dell'anno 1891, presentarono alla Deputazione provinciale uno studio di ferrovia elettrica fra Aosta e Prè St.-Didier, invocando la cooperazione della Provincia ad ottenere dal Governo un efficace appoggio per l'esecuzione dell'opera.

Sottoposto quello studio dalla Deputazione Provinciale al Consiglio, questi nella seduta del 16 luglio scorso lo mandò rassegnare, per un preventivo parere, alla Commissione permanente dei Lavori Pubblici.

Il còmpito della Commissione è assai semplice, perchè dal tenore stesso dell'istanza dei predetti signori risulta che pel momento non è il caso di nessuna decisione concreta; talchè importa solo esaminare, per la serietà stessa del richiesto appoggio morale, se le ferrovie elettriche si possano oggidì considerare come un mezzo pratico di comunicazione, se tal genere di ferrovia nel caso nostro non pregiudichi alle volte l'eventuale esecuzione di una ferrovia ordinaria, e se infine non sia il caso di esprimere fin d'ora l'esigenza di qualche speciale condizione.

In merito alla *praticità* della locomozione elettrica, benchè al relatore non consti della ferrovia in costruzione fra Vienna e Budapest, di cui parlano i proponenti, nè tampoco dell'altra che essi dicono in progetto fra Pietroburgo ad Arkangelo, tuttavia sta in fatto che, quand'anche non si tenga conto delle 240 linee in esercizio, ovvero in costruzione, al 1° luglio 1890 negli Stati Uniti, si hanno anche solo in Europa sufficienti prove della possibilità pratica della locomozione elettrica. Fra queste sono la linea Francoforte-Offenbach di 3500 metri, in esercizio da più che otto anni, e la linea Maedling-Bruhl presso Vienna, che da parecchi anni serve di congiunzione a due tronchi di ferrovia ordinaria. Costrutte dalla casa Siemens, quelle due linee sono ancora nel primitivo sistema della trasmissione della corrente a mezzo delle rotaie. Ora prevale il sistema della trasmissione aerea con al più il ritorno della corrente per mezzo delle rotaie. Tale è il sistema Sprague, di cui si fece una recente applicazione tra Firenze e Fiesole con un percorso di 7300 metri e pendenza la quale raggiunge l'8 per cento. Esso è forse al giorno d'oggi il sistema più favorevolmente conosciuto, ed anche nell'applicazione suaccennata funziona benissimo; giacchè, se ad essa si associa il doloroso ricordo della catastrofe del giorno di inaugurazione, giova tener presente che il disastro fu causato da null'altro che dall'imperizia del personale, aggravata da un'affluenza straordinaria di persone.

Ammesso per le ferrovie elettriche il carattere ormai accertato di applicazione industrialmente pratica, occorre ancora vedere se, nel caso speciale della linea proposta, essa non possa per avventura essere di ostacolo alla realizzazione avvenire di una ferrovia ordinaria, la quale, per la sua maggiore potenzialità, potrebbe forse essere preferita. Senonchè la risposta a questo dubbio è ovviamente negativa, non potendosi supporre così prossima la possibilità di una ferrovia ordinaria tra Aosta e Prè St.-Didier, da non permettere di sfruttare prima una ferrovia elettrica posata, secondo la proposta in esame, sulla sede della strada nazionale.

Non resta a dire che delle condizioni tecniche alle quali dovrebbe essere assoggettata l'esecuzione della proposta ferrovia elettrica; ma quanto alle cautele per la sicurezza pubblica provvederà l'Autorità governativa in correlazione colla tensione della corrente, e quanto all'occupazione della sede stradale basterà che l'ampiezza del binario e la larghezza delle vetture siano stabilite in modo da tener conto della necessità di facile scambio sopratutto là dove i veicoli sono sospinti dalla forte pendenza, o sienvi accentuati risvolti. Di tutto ciò non è ancora il caso di occuparsi adesso che si chiede solo un incoraggiamento morale.

La Commissione adunque propone che, fatta riserva intorno alle modalità tecniche ed alle esigenze e cautele speciali che siano per occorrere, si faccia voto perchè la parte superiore della valle d'Aosta possa avere il beneficio di una ferrovia elettrica ed il Governo voglia darvi un efficace appoggio, sempre quando le proposte risultino fondate su un sistema seriamente studiato e di risultato sicuro.

Il relatore: SEVERINO CASANA.

Tramvia Parma-Langhirano. — Martedì, 15 corrente, alle ore 10 ant. partiva da Parma il treno inaugurale della nuova tramvia a vapore Parma-Langhirano. Il gran concorso di popolo e le festose dimostrazioni non solo alla stazione di partenza, ma lungo tutta la linea provano la popolarità di quella linea, di cui è proprietaria la Società Anonima Nazionale di Tramvays e Ferrovie, presieduta dal nobile Costanzo Cantoni. Questi, coadiuvato dal vice-presidente signor Luigi Corazza di Parma, faceva gli onori di casa. Tutte le autorità locali erano rappresentate.

A Langhirano un banchetto offerto dalla Società ad un centinaio circa d'invitati era stato preparato nella sala del Consiglio municipale di quell'attiva e benemerita borgata.

Il Presidente, nob. Cantoni, lesse un dispaccio del prefetto della Provincia in cui esprimeva il proprio rincrescimento di non poter intervenire, e dopo aver ringraziato le Autorità provinciali e comunali, nonchè gli altri invitati del loro intervento, brindò al Re, alla patria, ed alle nostre istituzioni. Applauditi discorsi furono pronunciati dal facente funzione di sindaco avv. Ferrari, dal nuovo deputato di Langhirano onorevole Guerci, dal rappresentante del Municipio di Parma, dal presidente della Deputazione provinciale, dal deputato Basetti e da molti altri. Alle 4 pom. gli invitati facevano ritorno a Parma salutati lungo la via da una festante popolazione.

La costruzione, opera dei signori Reveghetti e Manni, è perfetta. Ottimo ed elegante il materiale mobile. Le macchine furono fornite dall'ingegnere Breda di Milano e le vetture dalla Ditta Diatto di Torino. Direttore dei lavori e dell'esercizio è l'ingegnere Crippa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — Il giorno 14 corr. si è compiuta la prova di velocità dell'espresso Francoforte sul Meno-Berlino. Il treno, composto della macchina e di 4 vagoni, è giunto a Berlino in 5 ore, percorrendo così il *maximum* di 91 chilometri l'ora.

Ferrovie Russe. — Il tronco siberiano della linea Samara-Ufa-Zlatoust-Tséliabinsk, inaugurato il 7 corrente, trasportò in questa settimana un numero relativamente notevole di viaggiatori e di merci.

La linea Samara-Tséliabinsk, la cui costruzione presentò serie difficoltà, attraversa il monte Ural nella sua parte più pittoresca e collega il distretto minerario del versante orientale ai bacini del Volga e della Kama, attraversando il *tsernozom* (terra nera) dei Governi di Orenburg, d'Ufa e di Samara.

Tutta questa regione è molto ricca di miniere d'oro, di ferro e di rame. A Zlatoust (Bocca d'oro) vi è una delle più importanti manifatture d'armi bianche dell'Impero.

I lavori della Transberiana orientale (linea dell'Ussuri) non furono compiuti così rapidamente. Essi si estendono attualmente su di una lunghezza di 230 verste; resta a fare lo sterro più importante; la posa delle rotaie, cominciata in settembre, è poco avanzata; 12 verste solamente sono interamente terminate.

Così, questa linea, che si sperava aprire alla fine dell'anno prossimo, non sarà verosimilmente pronta che nel 1894-95. Si attribuisce questo ritardo alla cattiva gestione del direttore dei lavori signor Ursati, che fu ora sostituito dal signor Viazemski, l'ingegnere che nel 1889 era stato incaricato di fare gli studi della Transiberiana Centrale.

Sei mila uomini sono impiegati ai lavori dell'Ussuri; tre mila dei quali appartengono all'esercito, e gli altri sono forzati, deportati e operai chinesi e coreani.

Progetto di ferrovia elettrica Anversa-Bruxelles. — Un industriale belga, signor M. Van de Kerchoven, di Gand, è in trattative col Governo belga per l'impianto di una ferrovia elettrica, destinata al trasporto dei viaggiatori tra Anversa e Bruxelles. Nel suo progetto, i treni non si comporrebbero che di *wagons-salons*. Ogni dieci minuti vi sarebbe una partenza, e l'intiero tragitto si compirebbe in 25 minuti.

Questa velocità straordinaria, dovuta alle locomotive elettriche, non sarebbe, se il binario sarà solidamente impiantato, più pericolosa della velocità di 75 chilometri all'ora, attualmente raggiunta dalle pesanti e potenti locomotive che circolano sulla rete belga.

I promotori di questo progetto sperano di farlo accettare in tempo per riunire, se si faranno, le Esposizioni di Anversa e di Bruxelles. Il Governo belga però non ha finora preso alcun impegno, e sottometterà il progetto ad una Commissione incaricata di studiare tutti i progetti di nuove linee.

Notizie Diverse

Viaggi degli on. Membri del Parlamento. — Nella passata legislatura, le Presidenze del Senato e della Camera dei Deputati, hanno deliberato di non far rilasciare i libretti di viaggio, agli onor. Senatori di nuova nomina e Deputati di nuova elezione, prima che ne sia convalidata la nomina o la elezione, ed abbiano prestato il giuramento.

Però, d'accordo con le Società ferroviarie, è stato disposto che, per il primo viaggio degli on. Senatori di nuova nomina e Deputato di nuova elezione, dalla rispettiva residenza alla Capitale, essi possano ugualmente fruire della franchigia dalla spesa del biglietto ordinario, verso presentazione di un certificato del Prefetto o del Sottoprefetto, ovvero, pei Deputati, del Presidente del Collegio elettorale in cui riescono eletti.

Il canale dell'Aniene. — Il comm. Vescovali, concessionario del canale dell'Aniene (1), informa che incomincieranno gli studi di campagna per la costruzione dell'opera grandiosa che renderà segnalati servigi alla provincia e alla città di Roma.

I rilievi definitivi dureranno quattro mesi circa; però fra un paio di mesi saranno già avanzati in molti punti in modo da poter iniziare su di essi i lavori per l'anno nuovo e su tutto il percorso nella primavera.

L'opera è importante. Essa non solo non aggrava il bilancio dello Stato di un centesimo, ma anche dal lato finanziario è apprezzabile, poichè la Società assuntrice si è obbligata al pagamento annuo al Demanio di un canone di 36 mila lire, di cui due rate furono già versate.

A ciò si aggiunga che l'attuazione del progetto Vescovali non toglie la possibilità che si attuino altri progetti consimili, i cui studi sono molto avanzati e che riuscirebbero come un completamento dell'opera grandiosa che viene ora iniziata.

Per la chiusura delle barriere dei passaggi a livello privati. — Nel costrurre la strada ferrata Modena-Sassuolo avvenne che questa dovesse attraversare un fondo del cav. Bonacini non che uno stradello sul quale il fondo aveva accesso alla via pubblica. In tale circostanza pel servizio del fondo venne costrutto un passaggio a livello, e nello stimare l'indennità dovuta al Bonacini fu tenuto conto del deprezzamento per la perdita dell'accesso immediato del fondo alla pubblica via e per dovere il passaggio a livello sottostare agli orari dei treni ed alle discipline della ferrovia. Questo passaggio dopo attuatovi l'esercizio della ferrovia, diede luogo a vari incidenti tra la Società Anonima esercente ed il Bonacini. Le sbarre del passaggio non custodite da guardiano dovevano essere chiuse a chiave; offerte le chiavi, il Bonacini le rifiutò e trovato chiuso il passaggio sforzò le sbarre, e ruppe il lucchetto; condannato per contravvenzione al regolamento ferroviario, all'intimazione fattagli dalla Società che col 10 settembre 1887 le sbarre del passaggio a livello sarebbero state chiuse e la chiave depositata presso il Capo stazione di Casinalbo, il Bonacini rispose promovendo giudizio possessorio per la manutenzione in possesso della servitù di passaggio.

La Società si arrese alle ragioni di possesso spettanti al Bonacini; rimise il passaggio in pristino; vi deputò un guardiano; protestò dei danni dichiarando che sarebbe istituito giudizio petitorio.

Il Tribunale di Modena al quale venne deferita la lite diede ragione al Bonacini assolvendolo dalle domande della Società. Ricorse la Società alla Corte d'Appello la quale riparò in parte la sentenza del Tribunale. Il cav. Bonacini esigeva che la Società tenesse un guardiano al passaggio non volendo ritenere presso di sè la chiave, e lamentando il disagio di dover recarsi a ritirare la chiave alla vicina stazione, disagio per il quale reclamava danni.

La Corte di Cassazione di Torino a cui ricorsero i vertenti nella sua sentenza del 3 febbraio 1892 si oppose dichiarando che « l'obbligo di tenere un apposito guardiano alla custodia dei passaggi a livello privati non havvi legge che lo imponga alle Società esercenti; questo obbligo lo impone solamente pei passaggi a livelli pubblici; pei passaggi privati la legge altro non prescrive se non che i medesimi devono essere chiusi a chiave ».

Per l'illuminazione elettrica nel Vogherese. — Come avevamo preannunciato nel N. 43 del *Monitore* si è in questi giorni regolarmente costituita la *Società in accomandita semplice* sotto la ragione sociale « Oliva, Margara, Caminata e C. », la quale incomincia le sue operazioni coll'impianto dell'Officina centrale dell'Agognetta utilizzando la derivazione dell'acqua del colatore Agognetta (Riazzolo), in territorio di Sannazzaro, della quale la Società stessa si è resa concessionaria.

Dalla circolare testè diramata dalla Società a tutti i Comuni interessati, rilevasi che detta officina servirà a distribuire energia elettrica per illuminazione e forza nei seguenti 4 gruppi di Comuni:

1° Gruppo: Pontecurone, Castelnuovo-Scrivia, Sale, Silvano-Pietra, Casei Gerola, Guazzora, Alzana, Molino de' Torti.

2° Gruppo: Pieve del Cairo, Mezzanabigli.

3° Gruppo: Ferrera, Lomello, Mede, Ottobiano, San Giorgio.

4° Gruppo: Scaldasole, Dorno, Groppello-Cairoli, Garlasco, Tromello.

Traffico del Canale di Suez. — Nel mese di ottobre transitarono nel Canale di Suez 249 navi, che diedero un prodotto di franchi 5,570,000 contro navi 326 e fr. 7,790,000 di prodotto nel corrispondente ottobre 1891.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 34,513.76 * per lavori di rifacimento in acciaio di metri 960 di binario in ferro, modello L, della linea Novara-Gozzano;

L. 25,000 * per la ricostruzione parziale di un tratto di piedritto e di alcuni tratti di calotta della galleria Lustra della linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 9000 pei lavori di rifacimento delle tratte di muretti a secco, pericolanti, sul confine della tenuta di Pescia Romana, di proprietà della casa di Venosa, posta fra le stazioni di Montalto e di Chiarone della ferrovia da Roma a Pisa;

(1) Vedi n. 35 del *Monitore*.

L. 3100 per il consolidamento della scarpata sinistra della trincea dal chilometro 289.656 al chilometro 289.667, fra le stazioni di Montoro e di Solofra nella ferrovia da Cancello ad Avellino;

L. 2600 per dotare di pozzo n. 6 case cantoniere e per acquistare a scopo di bonifica una zona di terreno circostante alla casa cantoniera al chilometro 350.243 tra le stazioni di Riace e di Melito nella strada ferrata da Taranto a Reggio.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 16,600 per lavori occorrenti ad impedire i danni dipendenti dagli allargamenti fra le progressive 12.000-13.800 della ferrovia Verona-Peri;

L. 12,100 per la sistemazione del capannone dei verniciatori e della annessa rimessa carrozze, nella stazione di Bologna, onde provvedere alla laccatura ed alle riparazioni dei vagoni serbatoi;

L. 2900 per provvedere al consolidamento della scarpa a monte della stazione di Berceto al chilometro 44.790 della ferrovia Parma-Spezia;

Proposta per la ricostruzione dei pavimenti nel magazzino merci a grande velocità, nel vestibolo e nella sala di terza classe del fabbricato viaggiatori della stazione di Montefiascone, nella linea Attigliano-Viterbo.

Rete Mediterranea. — L. 4300 per la costruzione di una casa cantoniera semplice presso la stazione di Taranto;

L. 5500 per impianto della illuminazione a gaz nella stazione d'Ivrea.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (10 dicembre). — Appalto * dei lavori di consolidamento e completamento del tronco Crispino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze.

Rete Mediterranea. — Per la verniciatura dei ponti metallici Mignone, Manta, Arrone e Fiora, fra le stazioni di Chiarone e Civitavecchia. Importo L. 6000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 28 novembre 1892, ore 10 ant.

4. — Gare aggiudicate.

Ministero dei Lavori Pubblici (11 novembre) — I ferri minuti del primo tipo ferrovie complementari necessarie per l'armamento del tronco Castrocucco-Sant'Eufemia della linea Battipaglia-Castrocucco-Paola-Reggio Calabria, in 4 lotti, furono aggiudicati definitivamente alle ditte seguenti col ribasso a fianco segnato:

1° lotto:	Società Ligure Metall. col	2.25 0[0	su L.	231,600;
2° »	» » »	2.25 0[0	su »	204,100;
3° »	Alti Forni ed Acc. Terni »	12.25 0[0	su »	49,900;
4° »	Stab. Metall. Piombino »	3.01 0[0	su »	136,700.

(V. « Informazioni » del n. 44, pag. 694).

Rete Mediterranea (Aggiudicazioni definitive). — *a*) Alla Ditta Zoppi Giovanni, di Ceva, l'appalto dei lavori di modificazione della rimessa locomotive e demolizione della rimessa vetture della stazione di Ceva, col ribasso del 21.35 0[0 sui prezzi di tariffa;

b) alla ditta Rimoldi Guido Giulio, di Milano, l'appalto dei lavori per l'allargamento del sottovia di Cedrate presso Gallarate (opere murarie), col ribasso del 21.37 0[0 sui prezzi di tariffa;

c) alla Ditta Rizzi Ettore, di Modena, l'appalto dei lavori per la costruzione dell'impalcatura metallica per il sottovia di Cedrate, col ribasso del 20.20 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 18 novembre) — Colla Ditta Gillet Giovanni Battista, di Sestri Ponente, per fornitura di 827 0 chiavarde a becco con rosetta e 700 chiavarde a testa sferica con rosetta;

Colla Ditta Fornara Giovanni e C., di Torino, per fornitura di 100,000 viere d'acciaio per tubi bollitori;

Colla Ditta Cosimo Beltrutti, di Torino, per fornitura di chilogrammi 25,000 di grasso composto per veicoli per la stagione invernale;

Colla Ditta Lattarulo Napoleone, di Taranto, per costruzione di una casa cantoniera semplice presso la stazione di Taranto;

Colla Ditta Carrara Domenico, di Genova, per esecuzione opere di ripristino del magazzino combustibile presso il deposito locomotive a Genova P. P.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio d'Allumiere — Roma — (26 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori (1° lotto) di risanamento del Comune di Allumiere, cioè fognatura, selciatura e condotta dell'acqua. Importo ridotto L. 69,650 (V. n. 43).

Prefettura di Cremona (30 novembre, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto delle opere e provviste per il ripristino d'un tratto della scarpata artificiale in buzzoni di ciottoli lungo il froldo di Spinadesco a sinistra del Po, inferiormente a quell'idrometro. Importo L. 52.920.34. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Ravenna (30 novembre, ore 1 pom., a licitazione privata fra Società cooperative). — Appalto dei lavori pel rialzo e rinfianco dell'argine destro di Reno nel terzo tronco, tratto fra lo sbocco del canale di Fusignano e la chiavica Cavo Vela, compresi gli argini di detto canale inferiormente al suo emissario. Importo L. 88,073.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (2 dicembre, unico e def.). — Appalto dei lavori di riattamento del vecchio e nuovo porto di Pesaro (prima parte). Importo L. 101,100. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Salerno (2 dicembre, ore 10 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero. Importo L. 268,000. Cauz. provv. L. 26,800. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (6 dicembre, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto per la costruzione di una banchina di approdo nel porto di Oneglia. Importo L. 138,860. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in mesi 18.

BULGARIA. — *Ministero delle Finanze del Principato* — L'appalto dei lavori di costruzione di un porto di commercio a Bourgas, di cui nell'avviso pubblicato nel *Monitore* del 29 ottobre p. p. (Vedi « Informazioni » a pag. 696), è stato prorogato fino al 28 febbraio (12 marzo) 1893.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (28 novembre, ore 9 ant., unico e definitiva). — Fornitura di tonnell. 500 di **litantrace** grasso (per caldaie) a L. 36 la tonn. Cauz. L. 1800. Consegna a giorni 90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Novembre 12	9bre 19
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	667	666.50
» » Mediterranee	»	548	540
» » Sicule	»	618	618
» » Sarde (preferenza)	»	280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	»	345	320
Buoni Ferrovie Meridionali	»	554	553.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	»	301	300.50
» » Centrale Toscana	»	519	519
» » Mediterranee 4 0[0	»	447	446.50
» » Meridionali	»	302.50	303.50
» » Sarde, serie *A*	»	304	302.75
» » » serie *B*	»	305	305.25
» » » 1879	»	300	302 50
» » Pontebba	»	462.75	463.50
» » Nord-Milano	»	265	264.50
» » Meridionali Austriache	»	332	334
» » Gottardo 4 %	»	102.50	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

La *Gazzetta dei Prestiti* di Milano del 15 corr., n. 345, pubblica le estrazioni dei valori ferroviari seguenti:

Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala: Trapani 5 per cento (1880);

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara;

Chemin de fer Central Suisse: obbligazioni 4 per cento del prestito 1880 e 1883.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Novembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,351,095 83	1,363,678 23	— 12,582 40	67,526 41	75,711 92	— 8,185 51
Bagagli e cani	69,783 14	71,711 77	— 1,928 63	2,262 22	3 073 68	— 811 46
Merci a G.V. e P.V. acc.	328,013 42	382,010 45	— 53,997 03	10,598 55	22,318 99	— 11,720 44
Merci a P. V.	1,586,501 53	1,524,559 82	+ 61,941 71	57,882 31	117,046 53	— 59,164 22
TOTALE	3,335,393 92	3,341,960 27	— 6,566 35	138,269 49	218,151 12	— 79,881 63
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Novembre 1892.						
Viaggiatori	19,506,428 83	18,750,874 67	+ 755,554 16	797,348 67	1,245,961 95	— 448,613 28
Bagagli e cani	839,858 91	808,598 43	+ 31,260 48	20,010 72	43,471 98	— 23,461 26
Merci a G. V. e P.V. acc.	4,245,810 34	4,318,871 87	— 73.061 53	145,403 39	276,371 73	— 130,968 34
Merci a P. V.	20,535,755 05	19,253,582 91	+1,282,172 14	791,612 57	1,558,702 43	— 767,089 86
TOTALE	45,127,853 13	43,131,927 88	+1,995,925 25	1,754,375 35	3,124,508 09	—1,370,132 74
Prodotto per chilometro						
della decade	795 85	804 71	— 8 86	152 45	330 03	— 177 58
riassuntivo	10,767 80	10,385 73	+ 382 07	1,934 26	4,726 94	— 2,792 68

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

12ª Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	136,486 00	3,544 00	14,989 00	124,128 00	1,617 00	280,764 00	609 00	461 00	1892 . . . L. 280,764 00
1891	107,272 00	2,341 00	13,736 00	134,144 00	805 00	258,301 00	609 00	424 00	1890 . . . » 250,679 00
Differenza nel 1892	+ 29,214 00	+ 1.200 00	+ 1.253 00	— 10,016 00	+ 812 00	+ 22,463 00	»	+ 37 00	*Differ.* in {+ — 30,080 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1892									
1892	1,257,316 00	27.042 00	152,742 00	1,427,352 00	10,976 00	2,875,428 00	609 00	4,721 00	1892. . . L.2,875,428 00
1891	1,218,325 00	23,091 00	147,525 00	1,428,739 00	12,538 00	2,830,218 00	609 00	4,647 00	1890. . . » 2,768,992 00
Differenza nel 1892	+ 38,991 00	+ 3,951 00	+ 5,217 00	— 1,387 00	— 1,562 00	+ 45,210 00	»	+ 74 00	*Differ.* in {+ — 106,436 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI fuori traffico	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTO MEDIO per chilom.	CONFRONTO col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	28,780 00	106 00	1,953 00	9,940 00	18 00	40,792 00	300 00	136 00	1892 . . . L. 40,792 00
1891	18,502 00	159 00	1,434 00	6,264 00	132 00	26,491 00	178 00	149 00	1890 . . . » 22,547 00
Differenza nel 1892	+ 10,278 00	— 53 00	+ 519 00	+ 3,676 00	— 119 00	+ 14,301 00	+ 122 00	— 13 00	*Differ.* in {+ — 18,245 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1892									
1892	279,974 00	2,389 00	18,319 00	78,529 00	800 00	380,011 00	232 00	1,638 00	1892 . . . L. 380,011 00
1891	208,266 00	1,829 00	12,955 00	57,081 00	1,865 00	281,996 00	153 00	1,843 00	1890 . . . » 224,396 00
Differenza nel 1892	+ 71,708 00	+ 560 00	+ 5,364 00	+ 21,448 00	— 1,065 00	+ 98,015 00	+ 79 00	— 205 00	*Differ.* in {+ — 155,615 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi validità	Parigi 1a classe	Parigi 2a classe
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	(***) 147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno . . .	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze. . . .	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi . .	via Napoli .	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi . .	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli) . . .		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto, eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres. . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich) . Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
	Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare . . Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano. . . . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa. . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli. . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi. . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino. . . . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli. . . . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi. . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo. . . —	7 25 p.	—	8 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . . . Par.	3 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . . —	3 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich) . Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 3.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 26 Novembre 1892. NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d' Amministrazione sul settimo Esercizio — 1891-92

Signori,

A norma dello Statuto sociale, vi abbiamo convocato in Assemblea generale per comunicarvi le risultanze del settimo esercizio della nostra Società, chiuso il 30 giugno 1892, e per invitarvi a deliberare sui diversi oggetti annunziati nell'ordine del giorno.

Obbedendo però ad un sentimento, certo da voi pure condiviso, noi rivolgiamo commossi il nostro pensiero al conte Giulio Belinzaghi, all'uomo che ebbe così gran parte nella creazione della nostra Società, che ne fu illustre Presidente fin dal suo inizio, che dedicò ad essa il suo forte e pratico ingegno, la sua esemplare attività e le fu largo del suo prudente e saggio consiglio.

L'adunanza, che abbiamo tenuto dopo la sua morte, fu esclusivamente consacrata a commemorare e ad onorare il compianto estinto; oggi ancora seguendo l'impulso del cuore mandiamo a lui una parola di profondo rimpianto, espressione del nostro memore affetto e della nostra più viva riconoscenza.

Sull'andamento dell'azienda noi dobbiamo, innanzi tutto, parteciparvi che il vostro Consiglio d'Amministrazione, completato colle elezioni fatte nell'Assemblea generale del 24 novembre 1891, all'unanimità riconfermò in carica i Membri della Presidenza e del Comitato. In seguito però alla morte del conte Belinzaghi, si è creduto opportuno di passare al completamento dell'ufficio di Presidenza e del Consiglio, e nella seduta del 30 settembre u. s. veniva eletto Presidente il Vice-Presidente senatore Allievi — a Vice-Presidente il Consigliere senatore barone Podestà — a consigliere il conte Decio Belinzaghi, quest'ultimo a sensi dell'art. 9 dello Statuto sociale.

Durante l'anno furono tenute 13 sedute del Consiglio e 44 del Comitato.

Noi chiudevamo il capitolo *Prodotti e spese* dell'ultima nostra Relazione colla speranza di un migliore bilancio per l'esercizio 1891-92, non tanto per l'aumento del prodotto, quanto per la studiata riduzione delle spese.

Oggi possiamo annunciarvi che gli sforzi dell'Amministrazione diretti a questo scopo cominciarono a dare dei buoni risultati.

Il traffico non segnò una ripresa, non ostante le vigili cure dell'Amministrazione, e raggiunse soltanto un prodotto di L. 117,231,216.35, inferiore di L. 112,260.40 a quello dell'anno precedente, malgrado l'aumento di 304 chilometri di nuove linee che diedero la media per l'anno di 103 km. esercitati in più; le spese per contro ci presentarono una sensibile riduzione di L. 878,232.06.

A questo riguardo però giova osservare che le economie raggiunsero effettivamente una somma superiore di oltre un milione a quella indicata, ma la diminuzione nei lavori e nelle provviste a carico dei fondi speciali, i quali furono pressochè totalmente sospesi lo scorso esercizio, ha diminuito anche il conseguente concorso alle spese della nostra Società, nella ragione dei compensi che il Governo ci corrisponde per la nostra direzione, mentre d'altra parte noi ci dovemmo tenere sempre ordinati a compiere una proporzionale quantità dei lavori e delle provviste medesime.

È poi anche da tenersi conto che le spese causate dalla apertura all'esercizio delle nuove linee non riguardano soltanto la media annua esercitata in più, ma anche la preparazione indispensabile per l'apertura di tutti i trecentoquattro chilometri predetti, avvenuta durante il corso dell'anno finanziario.

Il prodotto medio chilometrico fu pertanto di L. 24,121.65 e la spesa media di L. 16,229.91, mentre l'anno scorso le medie chilometriche del prodotto e delle spese erano risultate rispettivamente di L. 24,667.54 e di L. 16,765.93.

E qui torna acconcio di menzionare che, perseverando nella linea di condotta già impostaci nell'anno precedente, di meglio proporzionare il personale ai bisogni dell'azienda, abbiamo proseguito nella via delle razionali semplificazioni già iniziate nel 1890-91. Onde rendere più spedite le funzioni dell'organismo amministrativo, abbiamo riconosciuto opportuna la soppressione della Divisione dell'Economato, ripartendone le attribuzioni fra i servizi che già ne avevano di analoghe.

Così pure diverse semplificazioni furono adottate nella contabilità delle officine ed altre, già progettate, saranno quanto prima attuate per la contabilità dei servizi della Trazione, senza, beninteso, che tali riforme debbano menomare l'azione del controllo esercitata in sede superiore.

Più specialmente crediamo di soffermarci sulla prossima istituzione a Torino di un Ufficio di controllo dei prodotti pei trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo italiano comune con la Rete Adriatica e d'altro a Firenze, pure comune, per il controllo delle merci a grande velocità e per la contabilità dei noli dei veicoli.

Questo provvedimento, studiato d'accordo coll'Adriatica, tornerà certo di grande vantaggio alle due Amministrazioni, permettendo di fare una sola volta un lavoro che prima era sempre fatto in duplo od anche in triplo, e tornerà pure utile al pubblico al quale risparmierà i duplicati dei documenti di trasporto, darà perfetta uniformità nelle tassazioni dei trasporti interessanti le due Reti, ed un più sollecito disbrigo delle vertenze relative.

Il fatto più saliente dello scorso anno finanziario fu l'apertura, alle date fissate dalla Convenzione 20 giugno 1888, della metà circa delle linee colla stessa concesse, e cioè: il tronco Rocchetta Melfi-Monteverde al 29 marzo; la Cornia-Piombino al 5 aprile; la Sparanise-Gaeta al 4 maggio e la Velletri-Terracina al 27 dello stesso mese. Contemporaneamente all'apertura di quest'ultima linea ebbe luogo, d'accordo col Ministero, quella della tratta Ciampino-Segni, onde ottenere che nel tempo stesso in cui si avviava pel nuovo tronco il movimento fra Roma e Napoli si potesse attivare sulla Roma-Velletri il servizio da e per Terracina.

In quanto alla Cuneo-Saluzzo, vi avevamo indicato nell'ultima Relazione la data della sua apertura all'esercizio al 23 settembre corrente anno; ma il Governo avendo ritenuto che dovesse invece effettuarsi al 9 aprile, la nostra Società si dichiarò disposta a deferire a tale desiderio ed affrettò la costruzione dei raccordi provvisori con la vecchia stazione di Saluzzo che furono ultimati il 23 aprile. Procedutosi in seguito alle constatazioni d'uso, il Governo ne autorizzò finalmente l'apertura all'esercizio al 1° giugno u. s.

La costruzione delle rimanenti linee procede — come vi sarà facile rilevare in altra parte della Relazione — in modo soddisfacente. Possiamo anzi assicurarvi che, e per quelle già compiute e per le altre in corso, lo svolgimento sta fino ad ora nei limiti delle fatte previsioni.

Valendoci della facoltà — che ci avete accordata nell'Assemblea generale del 27 novembre 1890 — abbiamo assunto due nuovi impegni per la costruzione e l'esercizio di linee che sono un utile complemento della nostra Rete. Il primo è relativo al tronco Roma Trastevere-Roma Cavalleggeri, di cui rilevammo la concessione dal Consorzio per la linea Roma-Viterbo, e che permetterà di collegare questa linea al restante della nostra Rete; il secondo riflette la concessione della linea Varese-Porto Ceresio, ottenuta direttamente dal Governo. Ma su questi punti ci riserviamo di fornirvi altrove maggiori ragguagli, e di chiedervi la sanzione del nostro operato.

Onde preparare i mezzi occorrenti alle nuove costruzioni, nel maggio scorso, tenuto conto dei nostri impegni e delle somme a disposizione, ci parve opportuno, anche in riflesso delle migliorate condizioni del mercato, di alienare ad un Consorzio le 30,000 obbligazioni sociali che, come voi ben sapete per quanto vi fu detto nella Relazione del 1889 90, ancor avevamo in portafoglio delle 120,000 create in forza della facoltà concessa nell'Assemblea generale straordinaria dell'11 aprile 1888.

Tale alienazione fu fatta a condizioni soddisfacenti.

ESERCIZIO.

La lunghezza dell'intera Rete esercitata, calcolando sempre per metà la linea comune Milano-Chiasso, misurava al 1° luglio 1891 km. 4794, dei quali 4153 costituenti la Rete principale e 641 la secondaria.

Durante l'anno 1891-92, essendosi aperti le seguenti linee e tronchi:

Arce-Sora — Gioia Tauro (nuova stazione)-Nicotera — Lucca-Ponte a Moriano — Rocchetta-Melfi-Monteverde — Campiglia Marittima-Piombino — Sparanise-Gaeta — Casalbuono-Lagonegro — Ciampino-Palestrina-Segni — Velletri-Terracina — Cuneo-Saluzzo; la lunghezza della Rete crebbe di 304 km., di modo che al 30 giugno 1892 l'intera rete era di km. 5098 (ben inteso non comprese le secondarie Romane) dei quali km. 4191 componevano la Rete principale ed i rimanenti 907 la rete secondaria.

La lunghezza media esercitata durante l'anno fu, per la Rete principale di km. 4176, per la secondaria di 684, e per le Reti riunite di 4860, cifra, quest'ultima, che segna un aumento di 103 km. sulla media esercitata nel 1890-91.

La percorrenza complessiva dei treni è salita nello scorso esercizio a km. 26,114,751, mentre quella del 1890-91 fu di km. 26,496,501. Si ebbe quindi pel 1891-92 una diminuzione di km. 381,750.

Prodotti e spese.

Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo durante l'anno sociale 1891-92 ammontò a L. 117,231,216.35. Nel precedente esercizio essendo stato di L. 117,343,476.75, emerge una diminuzione di prodotto di L. 112,260.40.

Tenendo distinti i prodotti delle due reti, e confrontandoli con quelli del 1890-91, troviamo:

	1891-92	1890-91	Differenza
Rete principale.	111,499,872.95	110,030,885.95	+ 1,468,987.—
Rete secondaria	5,731,343.40	7,312,590.80	— 1,581,247.40
Totale . .	117,231,216.35	117,343,476.75	— 112,260.40

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	RETE				Reti riunite	
	Principale		Secondaria			
		0[0		0[0		0[0
Viaggiatori	45.478,580	41	2,280.243	40	47,758.823	41
Bagagli, cani e merci G. V.	9,801,537	9	391,345	7	10.192,882	9
Merci a piccola veloc. acc.	3,884,796	3	182,322	3	4,067,118	3
Merci a piccola velocità .	51,436.474	46	2,849,386	50	54,285,860	46
Prodotti fuori traffico . .	898,486	1	28,047	—	926,533	1
Totale. .	111,499,873	100	5,731,343	100	117,281,216	100

e confrontandole con quelle del precedente esercizio si trovano le sottoindicate differenze:

	1890-1891	1891-1892	Differenze
Viaggiatori	47,883,595.19	47,758,822.83	— 124,772.36
Bagagli e cani	2,198,600.14	2,215,157.25	+ 16,557.11
Grande velocità	7,711,094.72	7,977,725.15	+ 266,630.43
P. V. accelerata	3,931,117.16	4,067,117.70	+ 136,000.54
Piccola velocità	54.653,212.14	54,285,860.77	— 367,351.37
Prodotti fuori traffico . . .	965,857.40	926,532.65	— 39,324.75
Totale . .	117,343,476.75	117,231,216.35	— 112,260.40

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico fu di L. 24,121.65 per la intera rete, di L. 26,700.40 per la rete principale, e di L. 8,379.16 per la rete secondaria; mentre nel precedente esercizio era stato rispettivamente di L. 24,667.54, di L. 26,713.01, e di L. 11,461.74.

Questa differenza per la rete secondaria proviene dalla *Succursale dei Giovi* che nel 1891-92 entrò pel secondo semestre dell'esercizio a far parte della rete principale.

Gli introiti a rimborso di spesa, furono i seguenti: nel 1891-92 L. 2,774,251.04 contro L. 3,700,256.10 che si erano avuti nel 1890-91, con una differenza in meno di L. 926,005.06, e perciò alla diminuzione pei minori prodotti di L. 112,260.40 aggiungendo la cifra dei minori introiti di L. 926,005.06 si ha il totale di L. 1,038,265.46.

Il prodotto del treno-chilometro aumentò a L. 4.49 da L. 4.43 che era stato nell'anno precedente.

Le spese dell'esercizio sommarono complessivamente a L. 78,877,340.10, con una economia, già fatta risultare, di L. 878,232.06 su quelle dell'anno precedente che erano state di L. 79,755,572.16.

Servizio commerciale.

Le soddisfacenti risultanze che nella precedente relazione si segnalavano a proposito del servizio doganale, assunto dall'Amministrazione, a sensi dell'art. 8 delle Tariffe e condizioni per i trasporti, continuarono per l'esercizio 1891-1892 e in qualche parte migliorarono ancora.

È ovvio che il buon andamento di tale servizio, oltrechè cogli interessi dell'Amministrazione, si connette col regolare sviluppo dei traffici internazionali, epperciò non si è cessato di dedicarvi le maggiori cure, invocando pure dal Ministero delle Finanze di applicare la legge doganale con equo riguardo alle contingenze del servizio commesso alle Strade ferrate.

Anche il sistema di effettuare ad economia, con interessenza del personale, il servizio del facchinaggio e delle manovre delle merci a P. V. seguitò a produrre buoni frutti, sicchè ci permettiamo di annoverare questa fra le utili innovazioni adottate dalla Società.

Gli studi che si dedicano a questa parte di servizio, hanno inoltre permesso di ottenere una sensibile semplificazione nelle scritturazioni contabili, il che si tradurrà in altri vantaggi e faciliterà la desiderabile estensione del sistema ad economia, con interessenza del personale, alle stazioni nelle quali non è per anco in vigore.

Orari.

Come di solito cominceremo col dar conto di quanto riflette l'orario dei treni principali fra l'Italia superiore e la Capitale.

La riunione in un solo dei treni 3 e 63 da Genova a Roma, attivata col 1° giugno 1891, non diede un risultato soddisfacente, perchè le difficoltà di servizio nella stazione di Genova, per la ricomposizione del treno per Roma, furono cagione di forti ritardi. Onde rimediare a tale inconveniente, parve opportuno di modificare col 1° gennaio 1892 l'orario dei treni predetti in modo di farli arrivare disgiunti a Pisa e riunirli in uno solo in quest'ultima stazione, anzichè a Genova.

Questo provvedimento influì vantaggiosamente sulla marcia di quei treni, pei quali, in complesso, non vennero sensibilmente alterati gli estremi d'orario.

Sulle linee del 2° Compartimento, in occasione dell'Esposizione di Palermo, si riattivarono (dal 12 novembre 1891 al 27 maggio 1892) i direttissimi 63 e 64 fra Roma e Napoli, e si accelerarono le comunicazioni fra Roma e Palermo, d'accordo colle Ferrovie Sicule.

A tal uopo venne anticipato di circa un'ora il treno 84-4 da Reggio Calabria a Napoli, combinando l'incrocio a Sibari dell'84 coll'81 e ottenendo così un miglioramento da molto tempo reclamato nelle corrispondenze di Cosenza con Napoli e con Reggio.

Sulla Sparanise-Gaeta, aperta all'esercizio il 4 maggio 1892, si attivò il servizio con tre coppie di treni; sulla Casalbuono-Lagonegro, aperta il 16 maggio, vennero prolungate due coppie sino a Lagonegro, modificando opportunamente l'orario dei treni per soddisfare ai bisogni locali.

In occasione poi dell'apertura all'esercizio delle linee Velletri-Terracina e Ciampino-Segni, tutto il movimento della linea Roma-Napoli fu fatto transitare, come già si disse, sul nuovo tronco, attivando sulla Roma-Velletri tre coppie di treni viaggiatori prolungati sino a Terracina, ed istituendo sulla Velletri-Segni pure tre coppie di treni in coincidenza con quelli della linea Roma-Napoli a Segni e con quelli della linea Roma-Velletri a Velletri.

Vennero poi istituiti, come negli anni scorsi, tutti i servizi speciali e festivi durante la stagione estiva; e per i bagnanti si effettuarono dei servizi straordinari fra Roma (Termini e Trastevere) e Ladispoli e Civitavecchia; fra Livorno e Firenze; fra Viareggio e Pisa e fra Viareggio e Lucca; come anche fra Avenza e la Marina di Avenza (in via d'esperimento) d'accordo colla Società Marmifera di Carrara. Analoghe facilitazioni furono accordate sulle Ferrovie secondarie Romane.

Nell'intento poi di migliorare altre comunicazioni, per le quali pareva opportuno di adottare qualche temperamento, furono concessi alle date controsegnate i seguenti servizi viaggiatori: 10 agosto 1891, da Roma a Civitavecchia coi treno merci 1244; 15 ottobre 1891, da Spezia a Sestri Levante col treno merci 1212; 15 ottobre 1891, da Genova P. P. a Busalla e Ronco col treno merci 1112 in coincidenza col treno 2; 3 novembre 1891, da Savona ad Albenga col treno merci 1450; 17 giugno 1891, da Como a Monza col treno merci 1363; 15 ottobre 1891, da Pavia a Milano col treno merci 1394; 8 agosto 1891, fra Gallarate e Luino coi treni merci 1630 e 1631.

Col 1° gennaio 1892, fra Milano e Pavia, si soppressero i servizi viaggiatori coi treni merci 1392, 1393 e 1394, istituendo in loro vece un servizio economico con tre coppie di treni locali.

Si attivò pure il servizio a doppio binario sulla tratta Spezia-Vezzano; il nuovo scalo merci Genova P. B. Bisagno; la nuova stazione di Giuncarico (Gavorrano-Montepescali); la nuova fermata di Pietrarugia (Genova-Chiavari); e fu soppresso il raddoppio Frattocchie (Roma-Cecchina).

Prima di chiudere questa parte crediamo informarvi che dal 4 gennaio al 4 maggio, venne ristabilito collo stesso orario dello scorso anno, il treno di lusso settimanale da Parigi a Roma e viceversa, in coincidenza col Club-train da e per Londra.

E qui crediamo opportuna una formale dichiarazione.

La questione degli orari, massime per quanto riguarda le grandi comunicazioni, si presenta sempre difficile, perchè avviene spesso di trovarsi in presenza di esigenze tra loro in contraddizione e che per la loro natura complessa difficilmente possono essere equamente apprezzate dai singoli interessati.

Noi però, scrupolosamente osservando gli obblighi contrattuali ed avendo per guida i bisogni generali e locali diligentemente esaminati e vagliati, procuriamo e procureremo sempre di coordinare il servizio a tali bisogni che collimano fortunatamente con l'interesse stesso dell'Amministrazione, la quale soltanto dal maggiore concorso di viaggiatori può aspettarsi la sua rimunerazione. (*Continua*).

GLI SCALDINI ALL'ACETATO DI SODA
NELLE FERROVIE FRANCESI DEL NORD (*)

Da molto tempo si conosce la proprietà dell'acetato di soda di raffreddarsi lentamente e regolarmente. Si sa che riscaldando una certa quantità di questa sostanza, essa rifrange il suo calore durante parecchie ore consecutive mantenendosi generalmente ad una temperatura che varia da 50 a 55 gradi.

I signori Ancelin e Gillet, costruttori a Parigi, presero qualche anno fa un brevetto allo scopo di applicare questo sale al riscaldamento delle carrozze dei treni. Gli scaldini che costruivano erano simili a quelli ad acqua in uso comunemente. L'acetato di soda veniva introdotto allo stato liquido e il tappo si chiudeva ermeticamente onde impedire qualsiasi comunicazione con l'esterno. Il riscaldamento degli scaldini si operava immergendoli, durante un tempo più o meno lungo, in recipienti di acqua bollente.

L'esperienza aveva dimostrato che per ottenere un buon risultato occorreva lasciarli immersi per un'ora, un'ora e un quarto.

A questo sistema si mossero due obiezioni. La prima per l'eccessivo tempo richiesto per la preparazione degli scaldini.

(*) Da una relazione del sig. Jacquin, Ispettore capo delle Ferrovie francesi del Nord.

È evidente che la produzione era troppo lenta e che il processo non poteva convenire ad un esercizio ove vi sia molto lavoro. Inoltre quando l'acetato di soda è freddo, aderisce al metallo, ed è una materia durissima, cattivissima conduttrice del calore e che fonde con molta difficoltà.

Immergendo uno scaldino in un bagno d'acqua bollente, si provoca dunque una dilatazione brusca del metallo, in conseguenza della quale si deforma lo scaldino e si guastano i bordi e le saldature, ciò che produce molte perdite di acetato di soda.

La seconda obiezione mossa a questo sistema era che gli scaldini così preparati non davano sempre una durata di raffreddamento identica. Mentre certi scaldini restavano caldi durante 7 o 8 ore, altri si raffreddavano rapidamente.

L'irregolarità di funzionamento di questi scaldini attirò l'attenzione di molti ingegneri, ed un costruttore olandese che è, nel medesimo tempo, impresario del riscaldamento dei treni delle linee olandesi, signor Scholte, studiò in modo particolare questa sostanza, e riconoscendo che l'aria era un elemento indispensabile alla sua cristallizzazione munì i suoi scaldini di un piccolo rubinetto ad aria, e riuscì in tal modo a fare funzionare questo sistema con risultato soddisfacente.

Gli scaldini di questo costruttore contengono circa 10 chilogrammi d'acetato di soda; essi sono ermeticamente ribaditi ed hanno da una parte un piccolo rubinetto ad aria. Per il riscalmento questi, scaldini si dispongono verticalmente, col rubinetto chiuso al disopra, in recipienti d'acqua nei quali dei serpentini vi portano del vapore.

In capo ad un'ora circa, quando si giudica che la materia ha assorbito sufficiente calore, un operaio munito d'una chiave apre e chiude immediatamente ogni rubinetto. Questo frattempo, che non dura più d'un secondo, basta per fare uscire una piccola quantità di vapore acqueo e per fare penetrare un po' d'aria nello scaldino. In queste condizioni la cristallizzazione procede regolarmente e quindi non si verifica più delle differenze nella durata del raffreddamento.

Il signor Scholte ha fatto costruire degli scaldini in rame di due metri di lunghezza e di 6 centimetri di spessore, capaci di contenere circa 45 chilog di acetato di soda, che adatta sul pavimento di ciascun compartimento.

Nell'interno di ogni scaldino è disposto un tubo serpentino in rame, nel quale si può far circolare una corrente di vapore e che comunica con due tubi conduttori generali disposti ai due fianchi della vettura.

Il vapore, fornito da un generatore qualunque, entra da una estremità di un tubo conduttore e passando in tutti i serpentini esce dall'estremità diagonalmente opposta dell'altro conduttore, dopo aver così passato in tutti gli scaldini.

Facendo passare in una vettura così disposta una corrente di vapore a 2 kg. durante 45 minuti primi, si accumula una quantità di calore sufficiente per assicurarne la restituzione lenta e continua durante una quindicina di ore. Molte esperienze si sono fatte a questo riguardo ed i risultati furono tutti concordi.

Ad Amsterdam una vettura di prima classe a 4 scompartimenti fu messa a nostra disposizione, completamente fredda. Il riscaldamento durò 50 minuti. Noi avevamo disposto sopra ciascun scaldino una serie di termometri, e abbiamo constatato che al momento in cui si cessò il riscaldamento la temperatura degli scaldini era dappertutto di 94° centigradi.

Conformemente al suo sistema, il signor Scholte lasciò penetrare un po' d'aria nell'acetato di soda prima di chiudere la corrente di vapore. Questa vettura si lasciò in riposo dalle 11.40 alle 3.20, cioè per 3 ore e 40 minuti, ed allora abbiamo constatato che la temperatura era discesa a 52°. Poi si trasportò sino a Rotterdam, ed appena essa fu in movimento si notò che la temperatura salì rapidissimamente a 56°. A Rotterdam la vettura restò ferma per 3 ore e 15 minuti e la sua temperatura si abbassò allora fino a 45° Ma appena fu in movimento nel treno di ritorno da Rotterdam ad Amsterdam, la sua temperatura risalì a 50° e si mantenne costante fino all'arrivo ad Amsterdam alle 10 e 5. Verso mezzanotte essa era ancora di 48° e il mattino seguente a 5 ore e 30′ era ancora a 38°.

Questo sistema di riscaldamento sembrava adunque adatto a soddisfare i bisogni delle nostre linee e lo sarebbe certamente se, nella pratica, si potesse facilmente procurare la corrente di vapore necessaria alla fusione dell'acetato di soda. Ma per riscaldare ogni vettura durante 30 o 40 minuti occorrerebbe fare degli impianti fissi per il vapore in certe stazioni e di far uso di macchine di riserva, ciò che è impossibile in certi casi.

Il problema da risolvere restava dunque il medesimo e presentava tre questioni:

1° Portare meccanicamente il calore in tutti i punti della massa per riparare il suo difetto di conduttibilità, in modo di fonderla intieramente nel minor tempo possibile, e di non trasmettere il calore al metallo, che dopo che la materia fosse sufficientemente riscaldata, onde diminuire la sua aderenza e permettere al metallo la sua libera dilatazione.

2° Ripartire all'esterno il calore interno anche nel caso di superfusione.

3° Evitare la superfusione.

La soluzione dei due primi quesiti è stata indicata dal signor Sartiaux; in quanto al 3°, esso fu oggetto di un nostro studio che ci ha permesso di determinare in quali condizioni esso poteva essere risolto.

Per risolvere il primo problema, cioè per ottenere la fusione dell'acetato di soda all'interno degli scaldini, la soluzione indicata dal signor Sartiaux, e che noi abbiamo adottata, consisteva nel riscaldare lo scaldino ad acetato di soda col vapore, nel modo istesso che si riscaldano gli scaldini ad acqua, soltanto che il vapore invece di essere libero circola in un serpentino attraverso l'acetato e sorte dall'altra parte.

Questo serpentino in rame rosso, di 12 mm. di diametro interno ha circa 8 metri di sviluppo.

Per ripartire alla superficie il calore interno, il sig. Sartiaux adottò un sistema di accumulatori di calorico composti di piastre metalliche che hanno la doppia proprietà di assicurare la solidità dello scaldino, e di ripartire il calorico per la loro conduttibilità.

Quando l'acetato di soda comincia a raffreddarsi la sua superficie si copre d'una crosta di cristalli, dapprima sottilissima, ma che aumenta rapidamente. Questa crosta isola la materia ancora calda che si trova nell'interno dello scaldino dalla superficie metallica sulla quale i viaggiatori posano i piedi.

Per raccogliere questo calore interno si ricorse a detti accumulatori o collettori che diedero buoni risultati. Per evitare la radiazione laterale ed inferiore dello scaldino, e per concentrare tutto il calore sulla parte superiore, si aveva a tutta prima conservato l'involucro di legno ordinario degli scaldini in uso nelle ferrovie della Compagnia del Nord.

Si riconobbe in seguito che era meglio utilizzare il volume perduto, che si avrebbe disponibile sopprimendo l'involucro di legno, aumentando così la capacità dello scaldino e per conseguenza il peso dell'acetato di soda, più che evitando la radiazione laterale.

Lo scaldino usato dalla Compagnia del Nord è formato da una cassa metallica che contiene dagli 8 ai 9 kg. di acetato di soda. Esso è in lamiera d'acciaio stagnata ed è diviso in 5 compartimenti da quattro separazioni longitudinali, formanti i collettori di calore. Il serpentino lo percorre dieci volte nella sua lunghezza e presenta uno sviluppo di un metro per ogni kg. di acetato di soda da fondere. Il peso totale dell'apparecchio è di 27 kg.

Questo scaldino si riscalda facilmente, mediante una corrente di vapore in un tempo che varia da 10 a 18 minuti, secondo lo stato dell'acetato di soda e della temperatura esterna.

La Compagnia del Nord usò questi scaldini durante i 6 mesi dell'inverno scorso senza avere avuto alcun reclamo dai viaggiatori. Si riscaldarono con questo sistema i treni diretti da Parigi a Calais, Boulogne, Lilla, Mons e Jeumont. I percorsi più lunghi erano di 6 ore. In capo a questo tempo gli scaldini arrivavano a destinazione nella proporzione di 95 tiepidi e 5 freddi. Si riconobbe che gli scaldini che arriva-

vano freddi non erano stati sufficientemente riscaldati da ottenere la completa fusione dell'acetato di soda. In complesso i risultati ottenuti dalla Compagnia del Nord durante l'ultimo inverno furono soddisfacentissimi.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 22 novembre 1892 (N. 273). — **R. Decreto 15 novembre 1892**, col quale si aumenta la somma per la costruzione di strade nazionali e provinciali.

Id., id. — **R. Decreto 15 novembre 1892**, col quale viene destinata la somma di L. 200,000, da inserirsi nel bilancio 1894-95, per il compimento della diga Vegliaia nel Porto di Livorno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(L'Assemblea degli azionisti per l'esercizio 1891-92).

Ieri, come avevamo preannunciato, si tenne in Milano, alla sede della Società delle Ferrovie del Mediterraneo, la Assemblea Generale degli Azionisti per udire la Relazione del Consiglio sull'esercizio 1891-92 e discutere sui risultati del relativo bilancio.

Presiedeva l'Assemblea il senatore Allievi, presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Gli Azionisti intervenuti furono 116, rappresentanti N. 110,517 azioni con voti 22,099.

Dichiarata dal Presidente, a sensi dello statuto sociale, legalmente costituita l'assemblea, il medesimo fece dar lettura dal Segretario avv. Peregalli della Relazione del Consiglio (1), come il Sindaco cav. Silvestri lesse poi quella dei Sindaci.

Aperta la discussione, che fu molto ampia, sopra alcuni argomenti riguardanti il personale, quali le condizioni della Cassa Pensione, l'organico, ecc., si passò alla votazione del bilancio, contro il quale nessuno si pronunciò contrario e quindi risultò approvato ad unanimità.

Dopo di che si passò alla nomina dei nove amministratori scadenti e del decimo in sostituzione del testè defunto comm. Bingen, nonchè dei Sindaci.

Riuscirono eletti i seguenti:

Amministratori: Arlotta comm. Mariano — Berardi marchese Filippo — Cavallini comm. Luigi — Frescot comm. avv. Filiberto — Trezza comm. Cesare — Villa comm. Achille — Vimercati comm. Gaetano — Visconti Venosta comm. nobile Giovanni — Belinzaghi conte Decio — Durazzo Pallavicini marchese Giacomo;

Sindaci effettivi: Bigatti cav. Ambrogio — Bignami comm. Enea — Silvestri cav. rag. Giovanni — Oppenheim barone Alberto — Schuster Burckhardt G. G.;

Sindaci supplenti: Allasia comm. ing. Filiberto — Crispi cav. avv. Antonio.

Terminata l'assemblea, il rinnovato Consiglio d'Amministrazione si è riunito per eleggere le cariche della Presidenza. Riuscirono riconfermati a Presidente il comm. senatore Allievi, a Vice-Presidenti il comm. Pariani e il barone Podestà.

Nominò la Commissione per la proposta di promozioni ed aumenti di stipendio e gratificazioni agli impiegati, che riuscì composta dei consiglieri Falcone, Frescot, Villa, Vimercati, e, per ultimo, deliberò di assegnare ad ogni azione, oltre il residuo dividendo di L. 7.50, altre L. 7.50 in conto dell'esercizio corrente, e così il 2 gennaio prossimo sarà pagata, per ogni azione, la somma complessiva di L. 15.

(1) V. prima pagina di questo numero.

><

Il ponte provvisorio sul Polcevera sulla linea Genova-Ventimilia.

Nel nostro N. 45, del 5 corrente, abbiamo date informazioni circa il ponte provvisorio in legno sul torrente Polcevera fra Sampierdarena e Cornigliano, costruito con eccezionale rapidità dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, in sostituzione del ponte in muratura abbattuto dalla piena nella notte 5 6 scorso mese.

Sappiamo ora che un ufficiale superiore delle Brigate ferrovieri dell'Impero Germanico si è recato da Berlino ad ispezionare il ponte provvisorio suindicato, per rendersi conto delle modalità adottate nella sua esecuzione e dei mezzi impiegati, che hanno permesso di compiere un'opera di tanta importanza in così breve tempo. Il predetto ufficiale, dopo di avere minutamente esaminato il ponte provvisorio e di aver assunto dettagliate informazioni sui mezzi d'opera e su ogni altro particolare d'esecuzione, ha tributato le più lusinghiere espressioni di lode per l'opera eseguita e per i suoi autori.

A rettifica poi di quanto si è pubblicato in altri periodici, crediamo di dover confermare che il ponte provvisorio, della lunghezza di circa metri 300 fu costruito, non in 40 giorni, ma in soli 15 giorni di lavoro, essendo stato ultimato il 31 ottobre, mentre la piena che distrusse il ponte di muratura avvenne al mattino del 5 detto mese, e dovendosi pur tener conto dei giorni impiegati nella preparazione del progetto e nell'appalto del lavoro, nonchè delle giornate inoperose per cattivo tempo e per la nuova piena eccezionale del 12 ottobre, che distrusse anche in parte i lavori già eseguiti nell'alveo del Polcevera.

È appunto l'eccezionalissimo risultato d'aver compiuto un'opera così importante in soli 15 giorni di lavoro, che ha richiamata l'attenzione dei tecnici competenti in simil genere di costruzioni in Italia ed all'estero, tornando ciò ad onore degl'ingegneri del servizio Mantenimento e Lavori della Società Mediterranea.

><

Linea Parma-Spezia.

(Galleria del Borgallo nel tronco Borgotaro-Guinadi).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° novembre 1892, dello scavo e delle murature della galleria del Borgallo, della lunghezza di m. 7709.54 (in sotterraneo), in costruzione nel tronco da Borgotaro a Guinadi, della ferrovia Parma-Spezia, in appalto all'Impresa Piatti Alarico.

	A tutto settembre	In ottobre	Totale	A farsi
Scavo:				
Avanzata superiore	7,187.00	54.00	7,241.00	468.54
Avanzata inferiore	7,235.00	40.00	7,275.00	434.54
Calotta	7,143.60	56.30	7,199.90	509.64
Strozzo	7,083.00	62.50	7,145.50	564.04
Piedritti	7,063.30	48.75	7,112.05	597.49
Sezione completa .	7,036.30	43.00	7,079.30	630.24
Muratura:				
Calotta	7,122.40	52.90	7,175.30	534.24
Piedritti	7,058.78	50.77	7,109.55	599.99
Arco rovescio . . .	7,033.30	44.00	7,077.30	632.24

Versante Parma. — Gli scavi attualmente si trovano quasi all'asciutto, essendosi l'acqua arrestata quasi tutta alla parte di calotta già rivestita. Le materie incontrate sono sempre le medesime; però molto minori sono le pressioni ed i rigonfiamenti che si manifestano.

Versante Spezia. — Continua lo scavo in materia bruno-schistosa compatta, nell'avanzata superiore. Nell'avanzata inferiore, col giorno 26 ottobre si incontrarono degli strati di schisto tenero frammisto a schisti abbastanza consistenti. Il giorno 17 si ebbe uno scoppio di gaz piuttosto forte; da quel giorno rare volte se ne trovò la presenza, ed anche in questi casi, in piccolissima quantità. Nell'allargamento della calotta, negli ultimi 15 giorni del mese, si ebbe a notare una quantità maggiore di gaz, che rimase acceso 20 minuti circa.

Nel mese di ottobre il lavoro in galleria procedette in modo abbastanza attivo, specialmente nella seconda quindicina. La ventilazione in galleria fu discreta, ad eccezione dei giorni 11, 12 e 13, in cui si mostrò deficiente.

La situazione degli altri lavori del tronco Borgotaro-Guinadi è la seguente: Le espropriazioni sono complete in entrambi i versanti. Nel versante Parma, ad eccezione del manufatto alla progressiva 657, le altre opere d'arte sono ultimate, e compiuti pure possono ritenersi i muri, giacchè a quello di difesa contro il Tarodine, manca solo una parte della copertura. I fabbricati sono pure già eseguiti, ad eccezione del rifornitore, la cui costruzione è però molto avanzata. Nel versante Spezia, se si eccettua il muro di accompagnamento a valle della spalla Parma del ponte sul Verdosina, e del parapetto del muro di sostegno a valle della stazione di Guinadi, tutte le opere sono complete.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(*Progetti di lavori*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per l'approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Progetto per il rifacimento in acciaio con guide da m. 12, di primo tipo delle ferrovie complementari, di m. 5550.55 di binario fra le stazioni di Lomello e di Ferrera, nonchè nella stazione di Lomello medesima, e di due scambi, uno nella stazione di Ferrera e l'altro in quella di Sannazzaro, della linea da *Torreberretti a Pavia*. La spesa all'uopo occorrente ascende complessivamente a L. 163,861.80, delle quali L. 42,400 per lavori, e L. 121,461.80 per materiale d'armamento. La Società propone di affidare l'esecuzione delle opere a trattativa privata ad una Ditta benevisa all'Amministrazione;

2. Un nuovo progetto per la trasformazione della fermata di Baldichieri, della linea *Torino-Genova*, in stazione con servizio merci. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 77,000, di cui L. 45,000 per opere che si propone di eseguire mediante appalto a licitazione privata. Le rimanenti L. 32,000 riguardano le espropriazioni e la fornitura dei meccanismi coi relativi trasporti. Le opere da eseguire consistono specialmente nella costruzione di un fabbricato per viaggiatori, di una fabbrichetta isolata per cessi e di un piano caricatore con annesso piazzale e con binario morto, collegato col binario della linea principale;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Cassine, lungo la ferrovia da *Alessandria ad Acqui*, La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 27,214.49, delle quali L. 9,514.49 per provvista di materiale metallico d'armamento. I lavori dovrebbero eseguirsi a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra, le murature, il rimaneggiamento delle chiusure, l'inghiaiamento del piazzale e la fornitura a piè d'opera della ghiaia per la massicciata. La posa in opera della ghiaia ed i lavori d'armamento saranno eseguiti in economia.

><

Linea Roma-Napoli.
(*Progetto di presa d'acqua per il rifornitore della stazione di Capua*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per l'impianto di una presa d'acqua sulla sponda sinistra del Volturno con relativa condottura per l'alimentazione del rifornitore della stazione di Capua, lungo la ferrovia da Roma a Napoli. La spesa preventivata per l'esecuzione degli occorrenti lavori ammonta in totale a L. 24,000. I lavori di terra e di muratura, nonchè la posa in opera della condottura, si eseguiranno mediante appalto a licitazione privata, e la fornitura dei tubi sarà fatta dall'Amministrazione sociale, la quale eseguirà in economia i lavori e le forniture inerenti al trasloco degli esistenti meccanismi per l'innalzamento dell'acqua dalla località in cui ora trovansi, a quella nuova designata.

><

Linea Catanzaro Marina-S. Eufemia.
(*Domanda di proroga per l'ultimazione dei lavori*).

Siamo informati che l'Impresa Ronchi ing. Giovanni Antonio, assuntrice dei lavori di costruzione dei tronchi da Marcellinara a Santa Eufemia, nella linea Catanzaro Marina Sant'Eufemia, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che le sia concessa una proroga di sei mesi al termine di tempo stabilito in contratto per la ultimazione dei lavori medesimi, fissata pel 6 gennaio 1893. Una delle ragioni principali per la quale l'Impresa predetta si è trovata costretta a domandare la proroga, e senza della quale avrebbe potuto mantenere regolarmente i proprii impegni, è quella di un impreveduto franamento nella galleria di Pianopoli, che distrusse parte dei lavori già eseguiti, pel cui ripristinamento occorse un lavoro lungo e faticoso, che ha ritardato e ritarda il compimento della galleria medesima.

><

Ferrovia Circumetnea.
(*Progetto di un viadotto sul tronco Riposto-Randazzo*).

La Società Siciliana di lavori pubblici, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto esecutivo di un viadotto per l'attraversamento del vallone Carmine, al chilom. 12.969.68, del tronco della predetta ferrovia, compreso fra Riposto e Randazzo.

La costruzione del viadotto viene proposta allo scopo di evitare un grande rilevato previsto nel progetto approvato nell'attraversamento di quel vallone. Il viadotto dovrebbe eseguirsi fra le progressive 12.949.59 e 12.992.39 e sarebbe formato da tre arcate a tutto sesto, di m. 12 di corda caduna. Colla sua costruzione in sostituzione di quella del rilevato, la linea viene posta in migliori condizioni di manutenzione.

(*Progetto per il fabbricato viaggiatori*).

La predetta Società ha poi ripresentato all'approvazione governativa il tipo dei fabbricati per viaggiatori da adottarsi sulla ferrovia Circumetnea nelle stazioni di 1ª classe. Il tipo proposto è conforme a quello adottato per le ferrovie, recentemente costruiti dalla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia: ed è anzi più ampio di quest'ultimo.

><

Abbonamenti sulle ferrovie del Mediterraneo.

Per migliorare sempre più l'importante servizio dei biglietti d'abbonamento, le ferrovie del Mediterraneo si

sono proposte d'introdurvi utili innovazioni, le quali furono testè discusse in apposita conferenza e concretate d'accordo colla Rete Adriatica. Quanto prima esse potranno quindi avere il loro pieno effetto, e consistono nelle seguenti:

1° Estensione dei periodi d'abbonamento, attualmente limitati ad 1, 3, 6 e 12 mesi, ad un numero qualsiasi di mesi, cioè a 2, 4, ecc. Gli abbonamenti per i nuovi periodi intermedi potranno essere chiesti tanto all'inizio dell'abbonamento come in via di proroga alla scadenza dell'abbonamento di periodo normale;

2° Facoltà all'abbonato, per un breve periodo, di chiedere alla scadenza la proroga per il tempo mancante a raggiungere il successivo periodo. Così, ad esempio, un biglietto d'abbonamento per tre mesi potrà essere prorogato a sei col pagamento soltanto della differenza di prezzo e di una semplice sopratassa, in modo da godere della tariffa più ridotta inerente all'abbonamento per la durata di sei mesi;

3° Riduzione di circa il 25 0[0 del prezzo degli abbonamenti mensili;

4° Estensione agli studenti delle scuole secondarie (Licei, Scuole tecniche, ecc.), che risiedono in località sprovviste di tali scuole, della tariffa ridottissima degli abbonamenti finora riservata ai soli studenti universitari.

Quest'ultimo provvedimento, essendo urgente per la testè avvenuta apertura dei corsi scolastici, credesi che andrà in vigore immediatamente.

><

Linea Arezzo-Fossato.

(*Reclami per l'esercizio*).

Ci informano da Arezzo che quella Camera di Commercio ed Arti, in seguito ai reclami e lamenti che si fanno circa il servizio della ferrovia Arezzo-Fossato, ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sulla necessità che venga provveduto al regolare esercizio della linea. Si osserva: 1. Che il materiale mobile della ferrovia è stato lasciato in soverchio abbandono ed il mantenimento di esso è trascurato; 2. Che si sono fatte notevoli riduzioni nel personale viaggiante, cumulando troppe ingerenze nel personale così ridotto; 3. Che la sorveglianza per parte del Consorzio è poco o quasi punto esercitata.

In vista degli appunti abbastanza seri mossi alla Società esercente la linea da Arezzo a Fossato, abbiamo stimato opportuno di assumere informazioni a fonte attendibile, e da queste ci è risultato che la linea non si trova nelle deplorevoli condizioni segnalate, giacchè si fanno lungo di essa continui lavori di miglioramento, e, per quanto riguarda il materiale mobile, si provvede al suo regolare mantenimento, curando regolarmente alle riparazioni occorrenti. Ci è poi stato assicurato che anche la sorveglianza degli agenti sociali è sufficiente, avuto riguardo alla non grande importanza della linea.

><

Tronco Nicotera-Reggio.

(*Reclami per l'orario dei treni*).

Ci scrivono da Catanzaro che dai Corpi morali e dalla cittadinanza di Monteleone si sono rinnovate vive istanze al Ministero affinchè venga migliorato il servizio postale e quello dei passeggeri, per quanto riflette quel Circondario. E siccome al conseguimento di questo scopo sarebbero necessari alcuni provvedimenti circa l'orario dei treni ferroviari fra Nicotera e Reggio, così il Ministero è stato vivamente pregato di interessare l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo a voler prolungare fino a Nicotera i treni N. 943 e 944, ora limitati a Gioia Tauro, i quali coincidono rispettivamente a Reggio di Calabria coi diretti N. 81 e 84 da e per Metaponto-Napoli.

><

Le tasse sui terreni e sui fabbricati e le ferrovie economiche.

Dall'*Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale* riceviamo copia di una petizione indirizzata alla Presidenza della Camera dei Deputati, nella quale si richiama l'attenzione del Corpo legislativo sulle condizioni anormali in cui si trovano le Ferrovie per rispetto alla tassa sui terreni e sui fabbricati, costretta a pagare tali imposte non altrimenti che se i terreni fossero tuttora coltivati e piantumati, e come se i fabbricati fossero adibiti completamente ad uso di abitazione.

La petizione, la quale reclama un più equo criterio nell'applicazione di queste tasse, porta la firma di tutte le Società di ferrovie economiche aderenti all'*Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale.*

Dalla medesima Società ci sono pervenute due Relazioni d'indole tecnica di cui, a suo tempo, ci occuperemo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativa alla sistemazione di un argine lungo il tronco da Cesenatico a Bellaria, nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini, per difendere la ferrovia dalle sabbie che il vento solleva, trasportandole sul binario. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,424.40;

2. Che possa essere approvato un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, per lavori di completamento del tronco Fornovo-Berceto, nella ferrovia Parma-Spezia, a condizione che si tenga conto delle riduzioni proposte dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

3. Che sia meritevole della superiore approvazione una perizia compilata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativa alla maggiore spesa di L. 5562.25, occorrenti per la demolizione e la ricostruzione di una casa cantoniera doppia a nord della stazione di Foggia;

4. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, si possa approvare un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, riguardante la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Belluno-Treviso, fra i chilometri 31 e 32, con annesso preventivo di spesa di L. 15,000.

Il Consiglio ha poi anche dato parere sui seguenti altri affari riguardanti pure il servizio ferroviario: *a*) Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Petraccaro per l'innesto della linea Benevento-Avellino, nella stazione di Benevento; *b*) Su una domanda delle Ditte Ernesto Breda e Comp. e Miani-Silvestri e Comp., per essere dispensate dal pagamento delle multe che furono loro inflitte pel ritardo da esse frapposto nella consegna di materiale mobile per le ferrovie; *c*) Su di un ricorso del Comune di Cologna Veneta, contro il secondo subriparto, eseguito dalla Deputazione provinciale di Verona, del terzo del contributo assegnato alla Provincia per la costruzione della ferrovia Legnago-

Monselice, in seguito all'aumento della spesa per la ferrovia stessa, prodotto dallo spostamento della stazione di Legnago.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Estensione di tariffa*).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che la tariffa locale N. 209 P. V., venga estesa ai trasporti di tubi di ghisa in partenza dalla stazione di Savona-Letimbro.

Il provvedimento suaccennato avrà effetto dal 1° dicembre p. v.

(*Per il trasporto della carta grossolana*).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazioni alla vigente tariffa locale interna N. 208 (piccola velocità), la quale riguarda le spedizioni a vagone completo *di carta grossolana da involgere* (*uso agrumi*), con un peso minimo di otto tonnellate, in partenza dalle stazioni di Alì e di Nizza Sicilia, e con destinazione a tutte le altre della rete. Giusta la suaccennata proposta verrebbe istituita: una serie (A) per le spedizioni di un peso minimo di almeno una tonnellata, con basi chilometriche conformi a quelle della tariffa in vigore, però con diritto fisso di L. 1.02 per tonnellata; ed una serie (B) per spedizioni a vagone completo da otto tonnellate, spostando di una zona le basi della serie A; riducendo quindi la base della VI zona da L. 0.0408 a L. 0.0357, e mantenendo il diritto fisso a L. 0.204 per tonnellata. Le zone di percorrenza indicate nella tariffa sono sei, cioè:

da chil. 1 a chil. 75 — da chil. 76 a chil. 150
da chil. 151 a chil. 225 — da chil. 226 a chil. 300
da chil. 301 a chil. 375 — oltre chil. 375.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Venosa lungo la ferrovia Rocchetta Melfi-Gioia del Colle;
2. Progetto per opere di completamento lungo la ferrovia Gallarate-Laveno;
3. Progetto di modificazioni ai focolari e camini delle case cantoniere lungo le ferrovie Battipaglia-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco;
4. Progetto per la sistemazione della scarpa a valle della trincea ai km. 139.550 della ferrovia Orte-Foligno;
5. Progetto di una casa cantoniera semplice al chilometro 12.429.50 della ferrovia Taranto-Brindisi;
6. Domanda di sanatoria della Società della tramvia Milano-Pavia per tre binari di raccordo con stabilimenti industriali;
7. Progetto di modificazioni al tracciato della Nazionale N. 19 in conseguenza dei lavori di difesa della ferrovia Colico-Chiavenna (Sondrio);
8. Bertazzoni, per l'ampliamento della stazione di Ravenna lungo la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Inaugurazione della XVIII Legislatura. — *Gli interessi materiali nel Discorso della Corona.* — La Seduta Reale per l'inaugurazione della XVIII Legislatura del Parlamento ebbe luogo mercoledì 23 corrente alle ore 11 ant., nella grande aula del Palazzo di Montecitorio.

Dal discorso, letto da S. M. il Re per l'apertura della prima sessione della XVIII Legislatura, riportiamo i seguenti brani che si riferiscono agli interessi materiali della Nazione:

« L'assetto della finanza chiede primo le vostre cure, men gravi che per il passato, perchè il pareggio del bilancio sarà raggiunto senza alcun aggravio dei contribuenti (*bene, vivi applausi*); a mantenerlo incolume, a dargli la necessaria elasticità vi saranno proposte opportune riforme per le quali ci si consenta avviarci a quella trasformazione dei tributi che è desiderio antico e condizione di sociale equità (*applausi*).

« Anche alle opere pubbliche, potente elemento di progresso civile, dovrà volgersi la vostra attenzione.

« Il mio Governo, nel proposito di promuovere, aiutandole, la privata operosità e le prudenti ed utili iniziative delle Provincie e dei Comuni, e di giovarsene nelle presenti condizioni della finanza, vi presenterà leggi per regolare la esecuzione di opere decretate e necessarie, così ferroviarie come stradali e idrauliche per risolvere le gravi questioni che vi si riferiscono, e per imprimere finalmente all'amministrazione, mediante savi decentramenti, un moto più efficace e più rapido (*applausi*). Per altri disegni di legge sarà chiesto il vostro suffragio. Occorre provvedere alla graduale esecuzione delle più urgenti opere edilizie della capitale.

« Nè è meno importante in paese, come il nostro, essenzialmente agricolo (*benissimo*), dare al lavoro dei campi l'ausilio del credito (*applausi vivissimi prolungati*), affinchè l'Italia possa meglio vantaggiarsi di questi elementi di prosperità, che le furono conceduti dalla natura ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Riferiamo alcune notizie sulla situazione dei lavori di costruzione dei tronchi compresi fra Tusa e Cefalù, della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

Per la costruzione di detti tronchi, in appalto all'Impresa Calderai-Feltrinelli, l'importo deliberato è di L. 18,460,000, e l'ultimazione delle opere è fissata in contratto per il 10 aprile 1895. I lavori eseguiti a tutto ottobre ammontano a 5 milioni circa.

Tre ponti che occorrono per questo tronco, uno attraverso al torrente Pollina, uno sul torrente Carbone ed uno sul Malpertusio, sono ultimati fino alla sommità del coronamento, e non mancano che dei parapetti e delle opere di difesa, alcune delle quali per altro sono già eseguite.

Dei 28 fabbricati per le stazioni che sono necessari per i tronchi suddetti, 4 sono ultimati e 12 si trovano già in avanzata costruzione.

Complessivamente si trovano comprese 13 gallerie, della lunghezza totale di m. 10,997.55. Esse sono tutte in corso di costruzione e presentano un quinto circa di scavo in avanzata.

Tramvie elettriche a Milano. — La Giunta municipale di Milano è addivenuta alla firma d'un compromesso con la Società Edison, rappresentata in Italia dalla Banca Generale, per esperimentare le tramvie a trazione elettrica. Si tratterebbe ora di fare un esperimento della durata di un anno per una linea sola, che sarebbe o da piazza del Duomo alle nuove Caserme, passando per la via Mercanti, via Dante, l'Eden, la Ferrovia Nord e la via Vincenzo Monti, oppure prendendo via Mercanti, Dante, Foro Bonaparte, e costeggiando l'Arena, portarsi fuori Porta Sempione.

Il contratto tende poi, nel caso l'esperimento riesca felicemente, a trasformare il servizio tramviario a cavalli a trazione elettrica quando vada a scadere, col 1896, l'attuale contratto coll'Anonima delle Tramvie.

I lavori comincieranno presto; la linea dovrebbe essere pronta alla fine della primavera del prossimo anno 1893. Il compromesso, approvato, come già annunziammo, l'altro ieri dalla Giunta, sarà sottoposto al Consiglio comunale nella sessione che si aprirà fra pochi giorni.

Nel caso che la trazione elettrica in questo esperimento riuscisse a soddisfare ogni esigenza, la Giunta potrebbe fare esercire collo stesso sistema tutte le linee di tram in città.

Occorrerebbero circa 3000 cavalli di forza, e questo impiego di energia elettrica, unito ai 2000 cavalli che già domanda la luce elettrica, faciliterebbe senza dubbio la realizzazione d'uno dei trasporti di forza che si sta studiando ora, da Paderno o da Tornavento.

Si tratta, in complesso, di una rilevante forza, che potrebbe essere trasportata a Milano per la grande e piccola industria.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di ottobre 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di ottobre 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Ottobre	1891
Passeggieri trasportati .	Num.	130,000	129,670
» introito . .	L.	425,000	438,053.34
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	550	557
» introito . .	L.	47,500	49,277.93
Bestiame trasportato . .	Capi	11,080	14,237
» introito . . .	L.	37,500	56,191.25
Merce trasportata . .	Tonn.	84,700	77,908
» introito . . .	L.	945,000	866,082.93
Introito complessivo . .	»	1,455,000	1,409,605.45
» chilometrico. .	»	5,469.92	5,299.27
Proventi diversi . . .	»	40,000	39,183.34
Introito generale . . .	»	1,495,000	1,448,788.99
Spesa complessiva . .	»	640,000	607,162.26
» chilometrica . .	»	2,406	2,282.56
Introito netto	»	885,000	841,626.73

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia del Sempione. — Un telegramma da Berna del 21 corrente alle *Basler Nachrichtan* smentiva la voce corsa nei giornali tedeschi che il Consiglio federale svizzero abbia fatto, in questi ultimi tempi, delle nuove proposte al Governo italiano circa il traforo del Sempione. Invece si assicura che il progetto Masson per il passaggio del Sempione, appunto perchè trattasi solo di una ferrovia di *touristes*, non sarebbe visto con simpatia al Palazzo federale.

Stazione ferroviaria di Lucerna. — Il Consiglio federale svizzero ha preso una decisione definitiva sulla vertenza, da lungo pendente, dell'ubicazione della nuova stazione ferroviaria di Lucerna. Essa è completamente favorevole alla città, e la costruzione della nuova stazione costerà circa sei milioni di franchi.

Ferrovie Francesi. — Diamo nel seguente prospetto i prodotti delle Ferrovie francesi d'interesse generale durante il primo semestre del 1892, comparativamente al primo semestre 1891:

	Lunghezza esercitata al 30 giugno		Prodotti del 1° semestro		Prodotto p. giorno chilomet.	
	1892	1891	1892	1891	1892	1891
Ferr. dello Stato	2,665	2,665	17,591,444	17,074,240	36	35
Comp. princip[le]	31,213	30,539	521,465,954	517,149,962	92	94
Comp. diverse .	790	492	3,675,041	3,461,736	28	35
Ferr. non conc.	309	309	538,395	544,568	10	10
Totali e medie	34,977	34,005	543,270,834	538,230,506	86	88

I tronchi aperti durante il primo semestre del 1892 hanno una lunghezza di 348 chilometri, dei quali 23 sulla rete del Nord, 104 sulla rete dell'Est, 98 sull'Ovest, 27 sull'Orléans e 96 sulla rete del Sud della Francia.

Ferrovie Austriache. — *Strada ferrata di montagna del Schafberg.* — Togliamo dalla *Zeitung des Vereins* i ragguagli seguenti sulla ferrovia di Montagna del Schafberg, la di cui costruzione, facendo parte della concessione della strada ferrata locale da Ischl a Salzbourg, deve essere ultimata in due anni. Il Schafberg è uno dei punti più pittoreschi del Tirolo, che sorge come un'isola fra i tre laghi d'Alter, d'Aber e di Mond, e raggiunge l'altezza di 1789 m. La strada ferrata servirà ai numerosissimi *touristes* che si recano nell'estate a godere del meraviglioso panorama.

Questa ferrovia, lunga 5700 m., avrà lo scartamento di un metro. Le pendenze ammesse, nei tratti in linea retta sono di m. 0.255 e nelle curve 0.250 con raggi di 100 m. e 0.245 per quelle di m. 80.

La ferrovia sarà costrutta secondo il sistema Abt con cremagliera semplice per le pendenze fino a 0.08, e con cremagliera e traverse in ferro per le altre pendenze.

Le rotaie saranno in acciaio fuso. La massima velocità in salita è fissata a 8 chilometri e per la discesa 7.

Il servizio funzionerà dal 15 maggio al 30 settembre. Il materiale rotabile si comporrà di tre locomotive a ruote dentate, quattro vetture per viaggiatori ed un carro merci. Tutto il materiale sarà munito di freno a frizione ed a cremagliera.

Ferrovia elettrica Vienna-Budapest. — A Vienna, il 13 corrente, la Società degl'Ingegneri tenne una riunione nella quale un membro, il signor Kostler, espose un suo progetto di una ferrovia elettrica fra Vienna e Buda-Pesth, da costruirsi sulla sponda destra del Danubio.

A titolo di curiosità riferiamo che secondo il predetto progetto, la ferrovia percorrerebbe 200 chilometri l'ora, riducendo il viaggio fra le due capitali da 5 ore a un'ora solamente.

Il Relatore aggiunse che adottando un tale sistema si ridurrebbe il tempo del viaggio fra Parigi e Vienna da 26 ore a 7, e fra Parigi e Costantinopoli da 65 a 15 ore.

Ogni treno, secondo il signor Kostler, sarebbe composto di un solo vagone contenente 40 passeggieri, e ne partirebbe uno ogni 10 minuti.

Ogni carro dovrebbe avere un motore elettrico di 200 cavalli di forza.

Ferrovie Orientali. — Un telegramma in data del 23 corrente da Costantinopoli annunziò che la prima locomotiva è entrata in Angora. Così la linea Haidar-Pascià-Angora è terminata.

Notizie Diverse

La Bonifica di Burana. — In merito a questa opera importantissima, della quale il *Monitore* ebbe ad occuparsi particolarmente nel n. 41 dell'8 ottobre scorso, trattando del piano finanziario proposto dall'on. Genala onde accelerare i lavori, sappiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto esecutivo per la parte che riguarda i seguenti lavori:

1. Canale d'accesso alla Botte sotto Tanaro, che ha origine a m. 83 e valle della chiavica Mandriole in Provincia di Mantova e termina alla fronte a monte della Botte in parola presso Bondeno; misura la lunghezza di m. 14,497 ed importa la spesa complessiva di L. 2,360,000, delle quali L. 2,100,000 a base d'asta.

Lungh'essa sono progettati n. 4 ponti in ferro con spalle in muratura e n. 5 ponti-chiavica in muratura;

2. Canale allacciante di Felonica, che ha origine a m. 24 dall'argine destro della Fossalta Mantovana e termina al Collettore di Burana, dopo un percorso di m. 5295. Sono proposti 4 ponticelli e 3 ponti-chiavica. La spesa prevista è di L. 250,000, delle quali L. 191,000 a base d'asta;

3. Canale di derivazione dal Po, lungo m. 5698.

Ha origine al posto detto chiaviche Pilostresi, dove verrà costruito l'edificio di presa dell'acqua, e finisce al follo.

Anche lungo questo canale sono progettati n. 5 ponticelli e 2 ponti-chiavica.

L'estimo dei lavori ascende a L. 550,000, delle quali a base d'asta L. 454,000.

Statistica delle Poste italiane. — *Prospetto delle entrate postali del 1° trimestre dell'esercizio 1892-93 confrontate con quelle del 1° trimestre dell'esercizio 1891-92.* — Dal prospetto pubblicato dal servizio delle Poste del Ministero delle Poste e dei Telegrafi riassumiamo:

Distinzione delle entrate	1° Trimestre. 1892-93	1891-92
Francobolli per le corrisp.	7,901,978.11	7,776,222.65
Biglietti postali	32,355.45	24,693.45
Cartoline per le corrispond.	1,454,840.05	1,405,965.75
Cartoline per i pacchi . .	783,300.95	801,329.25
Segnatasse	988,813.90	950,967.55
Tasse franc. giorn. e stampe	265,235.60	241,492.58
Rimb. dov. dalle Amm. est.	261,784.23	237,599.25
Proventi diversi	58,091.56	46,950.77
Somma	11,746,399.85	11,485,221.25

Differenza nell'esercizio 1892-93 + 261,178.60

Concorso. — *Progetto di piano regolatore generale dell'intiero territorio del Comune di Vienna.* — La città di Vienna bandisce un concorso generale per l'esecuzione di un progetto di *piano regolatore generale* di Vienna e dell'intero territorio del suo Comune, ed invita tutti gli architetti ed ingegneri nazionali e dell'estero a prender parte a questo concorso. Le piante e gli schiarimenti necessari ai concorrenti per progettare il suddetto piano regolatore, vengono ad essi rilasciati dal Comune di Vienna un giorno dopo la pubblicazione del presente avviso, mediante un deposito di *fiorini cento*, e possono ritirarle dall'*Ufficio Edilizio* di Vienna (*Wiener Stadtbauamt*). Ivi anche si distribuiscono *gratis* le copie delle norme e prescrizioni per tale concorso a premio.

Pei progetti completi più riusciti e perfettamente rispondenti alle prescrizioni e norme del concorso stesso, sono destinati i seguenti premi: due di fiorini 10,000 caduno; tre di fiorini 5000 caduno; tre di fiorini 3000 caduno.

Inoltre vengono destinati complessivamente 20,000 fiorini per premiare i più riusciti progetti parziali, oppure per progetti premiati, perchè riusciti solamente in singole parti. Nessuna di queste ricompense potrà superare i 3000 fiorini.

I premi e le ricompense vengono aggiudicati da un giurì, a cui verrà attribuito l'esclusivo ed illimitato diritto di tale premiazione.

Non si distribuiranno che tanti premi quanti saranno i progetti veramente idonei alla premiazione. — L'ammontare dei premi non distribuiti potrà servire al giurì per le ricompense dei progetti parziali.

Il giurì, che venne nominato anteriormente al bando di questo concorso, si compone di 13 membri, quasi tutti architetti, e sarà presieduto dal Borgomastro di Vienna.

I progetti suggellati dovranno essere consegnati non più tardi delle ore 12 meridiane del 3 novembre 1893, al Protocollo nell'Ufficio edilizio di Vienna (*Bezirk* I, *Rathhaus*) contro rilascio di una ricevuta ufficiale.

Per l'esportazione dell'uva pigiata in Germania. — Ad evitare i danni che potrebbero venire nel corrente anno alla nostra esportazione in Germania di uva pigiata per i transiti di Peri e Pontebba, in seguito al rifiuto opposto dalle dogane austro-ungariche al transito sul territorio austriaco di tale merce contenuta in vagoni serbatoi, fu disposto, dietro accordi con le Società esercenti, di avviare tali spedizioni pel transito di Chiasso.

All'uopo, si è convenuto che i prezzi della tariffa eccezionale n. 1002 P. V. dalle stazioni Adriatiche al sud di Foggia, ai transiti di Peri e Pontebba, secondo che i trasporti in via normale vengono inviati all'uno o all'altro dei detti transiti, siano riportati sul transito di Chiasso.

Questa concessione vale solo per i trasporti di uva pigiata in vagoni serbatoi dall'Italia alle stazioni della Germania indicate qui sotto; rimarrà in vigore solo pel corrente anno, e cesserà appena l'Austria avrà accordato il permesso di transito.

Nel caso in cui i trasporti si effettuassero in vagoni serbatoi di proprietà privata, e per i quali è stabilita una sopratassa a compenso del loro ritorno a vuoto, fu convenuto che, a richiesta delle parti, il Governo rinunzi a favore dello speditore alla quota di compartecipazione sulla sopratassa medesima.

Indicazione delle stazioni tedesche: Berlino — Breslau — Coburg — Dessau — Dresden — Eger — Eisenach — Eisleben — Erfurt — Friedrichshafen — Gera S. S. T. B. — Gleiwitz — Görlitz — Gotha — Göppingen — Grumberg Schleisien — Hof — Kattowitz — Kaufbeuren — Lindau — Leipzig — Lichtenfels — Meiningen — Mergentneim — München — Nenulem — Oberstaufen — Plagwitz — Posen — Probstzella — Ratibor — Ritschenhausen — Radolfzell — Regensburg — Stettin — Marnowitz — Ulm — Weissenfels — Wittimberg — Zeitz.

Il commercio della Germania. — Il movimento degli scambi tra la Germania e l'estero a tutto settembre scorso, cioè pei primi nove mesi del 1892, è rappresentato dalle cifre seguenti:

	quintali	diff. sul 1891
Importazioni	217,199,064	+ 5,088,974
Esportazioni	143,760,315	— 3,209,657

Come si vede, fu assai notevole l'aumento delle importazioni ed altrettanto la diminuzione delle esportazioni. L'accrescimento delle prime deriva specialmente dalle grandi provviste di cereali che la Germania ha dovuto fare quest'anno; la diminuzione delle esportazioni gravita specialmente sui prodotti metallurgici.

Il valore attribuito al suddetto movimento è di marchi 3,376,244,000 per le importazioni, e di 2,470,381,000 marchi alle esportazioni; d'onde uno sbilancio fra le merci comperate e quelle vendute di 905,863,000 marchi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 121,461.80 * per rifacimento in acciaio di metri 5550.55 di binario fra le stazioni di Lomello e Ferrera;

L. 77,000 * per trasformazione della fermata di Baldichieri, linea Torino-Genova, in stazione con servizio merci;

L. 27,214.49 * pei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Cassine, ferrovia Alessandria-Acqui;

L. 24,000 * per l'impianto di una presa d'acqua sulla sponda sinistra del Volturno, con relativa condottura d'alimentazione;

L. 12,620 per l'esecuzione dei lavori occorrenti per munire di forni le case cantoniere della linea Cecina-Pisa, che ne sono sprovviste;

L. 12,600 per provvedere alla sistemazione di due torrenti in corrispondenza del ponticello in ferro, della luce di m. 3 al chilometro 232.760, fra le stazioni di Grottole e di Ferrandina, nella linea da Eboli a Metaponto;

L. 8900 per provvedere al rifacimento in acciaio di ml. 960 di binario in ferro, lungo la linea Novara-Gozzano, e di n. 3 deviatoi nelle stazioni di Borgomanero e di Gozzano. Il valore del materiale metallico da usarsi nel detto rifacimento ammonta a L. 25,613.76;

L. 6000 per l'esecuzione di lavori di consolidamento di un tratto dell'argine sostenitore destro, a monte del ponte sul fiume Simmeri, al chilom. 284.840, fra le stazioni Simmeri e Catanzaro, nella ferrovia da Taranto a Reggio;

L. 3300 per provvedere alla sistemazione del torrente Noce, al chilom. 227.964, tra le stazioni di Grottole e di Ferrandina, nella ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 2400 per provvedere all'impianto di un parapetto in ferro sul muro di sostegno, dal chilom. 10.867 al chilom. 11.078, fra le stazioni di Presenzano e di Sesto Campano, della ferrovia da Caianello ad Isernia.

Rete Adriatica. — L. 8500 per provvedere alla esecuzione dei lavori di sistemazione della scarpata a monte della trincea fra i chilom. 117.300 e 117.460 della ferrovia da Orte a Falconara;

L. 7100 per la esecuzione di lavori di consolidamento del sottopassaggio, della luce di m. 3, al chilom. 29.254, ed il ponte obliquo a travata metallica, della luce retta di m. 8, al chilom. 29.318 della ferrovia da Mantova a Modena;

L. 5000 per difendere la ferrovia contro le valanghe, fra i chilom. 66.022.40 e 66.207.40, della ferrovia da Udine a Pontebba, mediante briglie costruite con rotaie e legname.

Società Siciliana esercente la Ferrovia Circumetnea. — Progetto * di un viadotto per l'attraversamento del vallone Carmine al chilom. 12.969.68, nel tronco compreso fra Riposto e Randazzo, della Ferrovia Circumetnea;

Progetto * dei fabbricati viaggiatori per le stazioni di prima classe della ferrovia suddetta.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — L'appalto dei lavori di ricostruzione del ponticello sul cavo Plezza, presso il casello n. 46 della linea Alessandria-Arona, fu aggiudicato definitivamente alla Ditta Carrera Annibale di Casale Monferrato, col ribasso del 14 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione provinciale di Torino (1° dicembre, ore 9 ant., unico e definitivo). — Appalto della sistemazione del tronco di strada provinciale Caluso-Mazzi-Villareggia con costruzione di ponte sulla Dora Baltea. Importo L. 279,258.91. Cauz. provvisoria L. 10,000. Cauz. def. L. 30,000.

Ufficio amministrativo della Provincia di Novara (3 dicembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della 1ª tratta del tronco di strada provinciale Cesara-Omegna, compresa fra il confine territoriale di Cesara con Nonio e l'abitato di Brolo. Importo ridotto L. 42,366.27. (V. n. 45).

Prefettura di Mantova (3 dicembre, ore 10 ant., a licitazione privata fra le Società di produzione). — Appalto dei lavori d'ingrosso e rialzo del tratto d'argine destro di Secchia, da m. 143 superiormente a S. G. 11 fino a m. 172.50 inferiormente a S. G. 19. nel territorio del Comune di Quistello (m. 2227). Importo L. 76,870).

Ufficio amministrativo della Provincia di Novara (3 dicembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura a nove archi e dei relativi accessi per l'attraversamento del fiume Po presso Trino. Importo ridotto L. 548,020 (V. n. 45).

Municipio di Alcamo (5 dicembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e del consolidamento della strada rotabile Alcamo-Camporeale. Importo L. 62.000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauz. def. L. 5200.

Prefettura di Roma (5 dicembre, ore 10 ant., unico e defin.). — Appalto dei lavori di ristauro dei locali del R. Istituto di Belle Arti in via Ripetta in Roma. Importo L. 12,125. Cauzione provvisoria L. 1200.

Municipio di Genova (6 dicembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la manutenzione stradale nelle frazioni suburbane. Importo annuo L. 60,000. Cauz. provv. L. 18,000. Fatali 21 dicembre, ore 12 merid.

Società Tiro a Segno di Perugia (6 dicembre, are 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere in terra occorrenti per l'ampliamento del campo di tiro di S. Girolamo in Perugia e di quelle murali per la costruzione delle fosse dei marcatori e di un sottopassaggio nel campo stesso. Importo L. 60,000. Cauz. L. 6000.

Deputazione di Calabria Ultra-Prima — Reggio Calabria — (6 dicembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del ponte sul torrente Anguilla e relative rampe di accesso della strada provinciale di 3ª serie, N. 16. Importo L. 45,505.24. Cauz. provvisoria L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Sinnai — Cagliari — (12 dicembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto pei lavori di costruzione d'una condotta d'acqua potabile. Importo L. 134,467.99 oltre L. 20,532.01 a disposizione. Cauz. provv. L 7500. Cauz. def. L. 15,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Marano Equo — Roma — (17 dicembre, ore 9 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la condottura dell'acqua potabile e per la sistemazione del cimitero. Importo L. 20,000. Cauz. provv. L. 1200. Cauz. def. L. 2000.

Prefettura di Cremona. — L'appalto indetto pel 30 corr., circa le opere e le provviste per il ripristino di un tratto della scarpata artificiale in Buzzoni, di ciottoli, lungo il Froldo di Spinadesco, ecc., per disposizione ministeriale È SOSPESO (V. n. 47).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale — Torino — (12 dicembre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in due lotti: 1° lotto, kg. 3741 scelto in lamiera grossa a L. 0.40; kg. 1403 in lamiera mezzana a L. 0.40. 2° lotto, kg. 7700 fino in verghe a L. 0 50.

Cauzione 1° lotto L. 206; 2° lotto L. 385. Consegna a giorni 40.

— (14 dicembre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 5409 in verghe ordinario a L. 0.30; kg. 5000 scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 338. Consegna a giorni 30.

— (16 dicembre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** in due lotti: 1° lotio, kg. 1696 dolce in verghe a L. 0.35; kg. 1728 profilato ad L a L. 0.35. 2° lotto, kg. 3540 dolce in lamiera a L. 0.40.

Cauz. 1° lotto L. 120; 2° lotto L. 142. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 19	9bre 26
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 666.50	663
» » Mediterranee	» 540	539
» » Sicule	» 618	618
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo Marsala-Trapani	» 320	345
Buoni Ferrovie Meridionali	» 553.50	554
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 281	281
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 300.50	300
» » Centrale Toscana	» 519	519
» » Mediterranee 4 0[0	» 446,50	450
» » Meridionali	» 303.50	303.50
» » Sarde, serie *A*	» 302.75	303
» » » serie *B*	» 305.25	305.50
» » » 1879	» 302 50	303.50
» » Pontebba	» 463.50	463
» » Nord-Milano	» 264.50	264
» » Meridionali Austriache	» 334	333
» » Gottardo 4 %	» 102.50	102.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

11 dicembre. — **Società Veneta di Navigazione a vapore lagunare.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nel locale della Borsa in Venezia.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mantova-Modena. — Elenco delle obbligazioni estratte il 14 corrente e rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio 1893.

7164	440	5080	12791	7604	12974
13198	748	6318	14944	4797	8877
2563	11883	14534	3734	1228	9099
10203	14538	591	7853	11783	3937
15539	10398	1666	10834	4659	7193
6809	2525	7287.			

La *Gazzetta dei Prestiti* di Milano, N. 1060, del 22 novembre, pubblica le estrazioni ferroviarie seguenti:

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

Ferrovia Mantova-Modena.

Chemins de fer de la Flandre occidentale (1ª emissione).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Novembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4191**	**4153**	+ 38	**907**	**661**	+ 246
Media	**4191**	**4153**	+ 38	**907**	**661**	+ 246
Viaggiatori	1,235,645 22	1,218,018 68	+ 17,626 54	61,756 31	67,624 85	— 5,868 54
Bagagli e cani	67,751 85	62,637 20	+ 5,114 65	2,196 37	2 684 73	— 488 36
Merci a G.V. e P.V. acc.	317,554 03	334,490 27	— 16,936 24	10,260 59	19,542 62	— 9,282 03
Merci a P. V.	1,518,433 82	1,469,962 32	+ 48,471 50	55,398 91	112,854 86	— 57,455 95
TOTALE	3,139,384 92	3,085,108 47	+ 54,276 45	129,612 18	202,707 06	— 73,094 88
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Novembre 1892.						
Viaggiatori	20,742,074 05	19,968,893 35	+ 773,180 70	859,104 98	1,313,586 80	— 454,481 82
Bagagli e cani	907,610 76	871,235 63	+ 36,375 13	22,207 09	46,156 71	— 23,949 62
Merci a G. V. e P.V. acc.	4,563,364 37	4,653,362 14	— 89,997 77	155,663 98	295,914 35	— 140,250 37
Merci a P. V.	22,054,188 87	20,723,545 23	+1,330,643 64	847,011 48	1,671,557 29	— 824,545 81
TOTALE	48,267,238 05	46,217,036 35	+2,050,201 70	1,883,987 53	3,327,215 15	—1,443,227 62
Prodotto per chilometro						
della decade	749 08	742 86	+ 6 22	142 90	306 67	— 163 77
riassuntivo	11,516 88	11,128 59	+ 388 29	2,077 17	5,033 60	— 2,956 43

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

13ª Decade — Dal 1° al 10 Novembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	87,335 00	1,855 00	8,842 00	103,385 00	572 00	201,989 00	609 00	332 00	1892 . . . L. 201,989 00
1891	88,899 00	2,126 00	10,869 00	90,284 00	771 00	192,969 00	609 00	317 00	1890 . . . » 224,649 00
Differenza nel 1892	— 1,564 00	— 271 00	— 2.047 00	+ 13,101 00	— 199 00	+ 9,020 00	»	+ 15 00	*Differ.* in +/— 22,660 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1892									
1892	1,344,651 00	28,897 00	161,584 00	1,530,737 00	11,548 00	3,077,417 00	609 00	5.053 00	1892. . . L.3,077,417 00
1891	1,307,225 00	25,218 00	158,415 00	1,519,023 00	13,309 00	3,023,190 00	609 00	4,964 00	1890. . . » 2,993,640 00
Differenza nel 1892	+ 37,426 00	+ 3,679 00	+ 3,169 00	+ 11,714 00	— 1,761 00	+ 54,227 00	»	+ 84 00	*Differ.* in +/— 83,777 00
RETE COMPLEMENTARE									
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	25,958 00	231 00	1,758 00	14,200 00	67 00	42,214 00	300 00	141 00	1892 . . . L. 42,214 00
1891	15,626 00	145 00	1,270 00	5,406 00	53 00	22,500 00	178 00	126 00	1890 . . . » 23,122 00
Differenza nel 1892	+ 10,332 00	+ 86 00	+ 488 00	+ 8,794 00	+ 14 00	+ 19,714 00	+ 122 00	+ 15 00	*Differ.* in +/— 19,092 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1892									
1892	305.932 00	2,620 00	20,077 00	92,729 00	867 00	422,225 00	235 00	1,796 00	1892 . . . L. 422,225 00
1891	223,892 00	1,974 00	14,225 00	62,487 00	1,917 00	304.495 00	155 00	1,964 00	1890 . . . » 247,518 00
Differenza nel 1892	+ 82,040 00	+ 646 00	+ 5,852 00	+ 30,242 00	— 1,050 00	+ 117,730 00	+ 80 00	— 168 00	*Differ.* in +/— 174,707 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Novembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,518.90	14,273.30	1.289.45	890.70	3,223.55	4,867.75	5,618.90	4,720.30	2,400.35	7,400.80	2,652.25	1.087.05
Bagagli e Cani	67.75	342.70	39.85	6.10	45.00	6.10	83.85	73.00	87.75	38.80	58.10	9.30
Merci a G. V. e P. V. Accel.	821.55	1,751.15	152.05	302.85	660.30	102.65	149.90	431.55	404.60	136.45	380.25	194.45
Merci a P. V.	5,614.95	3,782.00	878.40	2,243.65	1,183.45	122.10	1,567.95	1,283.90	1,677.60	1,468.85	822.10	164.20
Totali	10,023.15	20,149.15	2,359.75	3,443.30	5,112.30	5,098,60	7.428.75	6.508.75	4,520.30	9,044.90	3,912.70	1,455.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 31ª Decade — dal 1° al 10 Novembre 1892

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
RETE PRINCIPALE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	1.060.299 68	50.164 60	353.143 91	1.355.907 54	12.383 83	2.831.899 56	4.226 00
1891	1.078.839 83	51.017 50	381.706 99	1.438.892 50	12.226 54	2.962.683 36	4.204 00
Differenze nel 1892	— 18.540 15	— 852 90	— 28.563 08	— 82.984 96	+ 157 29	— 130.783 80	+ 22 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	31.568.038 50	1.462.273 11	10.820.119 70	41.311.974 96	465.320 40	85.627.726 67	4.226 00
1891	32.629.743 00	1.483.003 41	11.743.253 79	40.708.841 52	426.486 45	86.991.328 17	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.061.704 50	— 20.730 30	— 923.134 09	+ 603.133 44	+ 38.833 95	— 1.363.601 50	+ 22 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	67.890 32	1.752 40	24.001 83	72.462 37	1.412 82	167.519 74	1.163 78
1891	65.846 60	1.526 77	20.068 81	106.599 65	1.298 77	195.340 60	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2,043 72	+ 225 63	+ 3.933 02	— 34.137 28	+ 114 05	— 27.820 86	+ 146 27
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1892	1.967.683 58	48.799 89	622.456 52	2.977.743 91	91.190 85	5.707.874 75	1.045 71
1891	2.006.763 25	49.481 79	610.259 01	3.040.494 37	66.268 29	5.773.266 71	1.002 31
Differenze nel 1892	— 39.079 67	— 681 90	+ 12.197 51	— 62.750 46	+ 24.922 56	— 65.391 96	+ 43 40

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	556 50	604 81	— 48 31
riassuntivo.	17.325 61	17.817 72	— 492 11

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI				BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
		Londra (1)		Parigi (2)		Londra (3)			Parigi		
		1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe
										(***)	
Torino	Moncenisio	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
Milano	Moncenisio	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
Venezia	Moncenisio	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
Genova	Moncenisio	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
Livorno	via Genova	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze	via Genova	214 30	149 25	141 20	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma	via Genova	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Genova	278 20	193 95	205 60	142 —	6 mesi (**)	474 90	349 60	—	—	—
Firenze	via Bologna	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma	via Bologna	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Napoli	via Bologna	293 20	204 45	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Brindisi	via Napoli	324 20	226 15	251 60	174 20	6 mesi (*)	539 65	394 95	—	—	—
Brindisi	via Bologna	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
Messina (via Napoli)		367 60	257 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i bigliotti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti inferiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questo prezzo comprende la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cintura, ma non la tassa di fr. 6 sta bilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(***) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2 cl.
	(**)		(*)				
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
	Déjeun.						
Calais-maritime (ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 46 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 11 p.	—		—	1 58 a.	6 38 a.
Boulogne-Gare Par.		2 15 p.	—		—	1 50 a.	6 41 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 53 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 43 p.	3 58 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 35 p.		7 35 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 23 a.		8 23 pomer.		—	7 16 a.	1 08 p.
	1. 2. cl.		1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 10 p.		9 — p.	9 10 p.	—	8 55 a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	1 12 a.		1 50 a.	2 29 a.	—	2 07 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	7 — a.		—	8 56 a.	—	8 08 p.	—
Evian . . . . . —	8 45 a.		—	10 49 a.	—	10 02 p.	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 02 a.		6 32 a.	7 58 a.	—	7 14 p.	11 59 p.
Chambéry . . . . . . —	6 29 a.		6 58 a.	8 30 a.	—	7 49 p.	12 23 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	8 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 29 p.	9 43 p.	—	—	10 31 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 28 a.
							1. 2. cl.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 26 a.	—	—	4 46 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 25 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	1 12 p.	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 31 p.	6 39 p.	—	7 — a.
Brindisi . . . . . . Arr.	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 19 p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 30 p.	—	—	—

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(**) Questo treno non prende viaggiatori in partenza da Boulogne.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori diretti in Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.		Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	8 35 a.	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 15 a.		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		3 10 p.	—	10 25 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	8 40 p.	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	2 45 a.	4 54 a.	—	—	2 37 p.	
San-Remo . . . —	7 25 p.	—	3 50 a.	—	—	12 01 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	6 25 a.	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	11 05 a.	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	8 — a.	—	10 30 a.	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	—	11 30 a.	—	—	8 54 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	—	1 30 p.	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	—	2 12 p.	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	—	5 32 p.	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	8 40 p.	—	8 25 p.	—	—	4 57 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	8 57 p.	—	—	5 22 a.	
Evian . . . . . —	1 01 p.	6 01 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	8 12 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 36 a.	1 53 a.	—	—	11 32 a.	1 05 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 39 a.	6 54 a.	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.			1. cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 55 antim.		7 50 a.	9 38 a.	Club-Train	6 38 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		8 43 a.	10 30 a.	1a cl.	7 25 p.	
				Déjeun.		*Pranzo*	
				1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 10 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 antim.		11 56 a.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 16 p.				
Boulogne-Gare Arr.	(1)		1 57 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		1 59 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Mar (ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Mar				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Mar (ora di Greenwich) Par.	12 46 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 40 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2.15 a. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Boulogne col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 10.10 a.

(1) Questo treno non prende viaggiatori per Boulogne.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.53 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.25 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 3 Dicembre 1892. NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori al 1° dicembre 1892.

LINEA GENOVA-OVADA-ASTI.

1° Tronco Polcevera-Mele. — I *movimenti di terra* e le *opere minori* sono eseguite per circa 9|10 del totale.

Le *opere speciali*, come si disse nel precedente n. 44, consistono in 14 grandi viadotti, e possono dirsi appena ultimate, non mancando che pochi lavori di finimento.

I *fabbricati* sono in via di ultimazione.

Delle *gallerie*, nove sono già ultimate e misurano m. 2837. Le altre otto che rimangono in costruzione, lunghe m. 4230, si possono considerare eseguite per il 75 0|0.

2° Tronco Mele-Campoligure. — Comprende la sola galleria del Turchino, lunga m. 6427.60. — I lavori vi procedono colla massima attività, e trovansi eseguiti: *Scavi:* Avanzata inferiore m. 4020; avanzata superiore m. 3906; allargamento in calotta m. 3740; strozzo m. 3560. *Murature:* Volto m. 3670; piedritti m. 3470.

3° Tronco Campoligure-Ovada. — I *movimenti di terra* sono eseguiti per circa il 95 0|0 del totale.

Le *opere minori* non mancano che di qualche lavoro di finimento e le *opere speciali* sono tutte ultimate, meno una che trovasi colle murature al piano di imposta dei volti. Si stanno trasportando sul posto i ferri per incominciare la montatura delle travate metalliche.

Delle nove *gallerie* comprese nel tronco, quattro sono ultimate, come si disse nello stato dei lavori precedente. Nelle altre cinque, lunghe m. 3317, si sono ultimati m. 2900, e sono in corso di ultimazione i rimanenti 417 m.

Gli *edifici* sono parte ultimati e parte in avanzatissima costruzione.

Le *opere di sostegno* e *difesa* sono eseguite per 85|100 del totale.

4° Tronco Ovada-Acqui-Asti. — I lavori sono ultimati; l'armamento è posato su tutto il tronco, tranne la parte corrispondente alla galleria del Cremolino, lunga m. 3401.

Questa importante galleria, perforata il 14 novembre, come annunziammo già nel n. 47, trovasi nello stato seguente: *Scavi:* Avanzata inferiore (ultimata) m. 3410; avanzata superiore m. 3354; allargamento in calotta m. 3215; strozzo m. 3130; *Murature:* Volto m. 3200; piedritti m. 3100.

LINEA AVELLINO-ROCCHETTA MELFI.

1° Tronco Avellino-Paternopoli — Per i *movimenti di terra* e le *opere d'arte minori*, veggansi le notizie del n. 44.

Opere d'arte maggiori. — Continuò il lavoro di costruzione per i volti nelle sei opere speciali che nell'ottobre trovavansi alla imposta.

Nel gran ponte sul Calore, presso la stazione di Lapio, la parte muraria è eseguita per metà e si iniziò anche la costruzione dei ponti provvisori in legname per la montatura della travata metallica.

Gallerie. — Nelle tre incomplete il lavoro venne spinto con alacrità, mancando oramai il 25 0|0 circa del totale per la loro completa ultimazione.

Negli edifici in genere il lavoro procedette con attività in tutto il tratto Lapio-Paternopoli, essendo, come si disse nei numeri precedenti, già completi quelli della tratta Avellino-Lapio.

2° Tronco Paternopoli-S. Angelo. — Si stende un maggior sviluppo ai movimenti di terra e si iniziarono talune opere murarie.

3° Tronco S. Angelo-Conza. — Sono sempre in istudio i progetti di esecuzione.

4° Tronco Conza-Monteverde. — Continuò attivamente la costruzione dei fabbricati delle stazioni e dei caselli. Si lavorò alle fondazioni del ponte sull'Ofanto presso la fermata di Aquilonia.

La galleria Pietra dell'Olio, lunga m. 344, è eseguita per circa 7|10.

La ferrovia di servizio che si costruisce lungo il tronco per trasportare i materiali ai diversi cantieri volge quasi al suo termine.

LINEA ROMA-VITERBO.

Tratta Trastevere-Cavalleggeri, lunga m. 3500. — I lavori di terra sono in via di ultimazione; le opere murarie tutte finite.

L'avanzamento dei lavori della galleria del Gianicolo, lunga m. 1149, è il seguente: *Scavi:* Avanzata m. 550;

allargamento in calotta m. 530; strozzo m. 240; *Murature:* Calotta m. 525; piedritti m. 200.

Tratta Cavalleggeri-Bracciano. — Continuò alacremente la costruzione del viadotto detto del Gelsomino ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Porta Cavalleggeri. Tutti gli altri lavori sono ultimati e non resta che a posare l'armamento.

Tratta Bracciano-Viterbo. — I lavori procedono colla massima attività.

I *movimenti di terra* sono eseguiti per 1|3 circa.

Le *opere minori* si completarono per metà.

Le *opere d'arte speciali* si sono eseguite per 1|5.

La galleria di Bracciano, lunga m. 416, venne forata e si sta ultimando il rivestimento della calotta.

Sono già coperte molte case di guardia ed alcuni edifici delle stazioni.

Diramazione Capranica-Ronciglione. — I *movimenti di terra* sono eseguiti pei 4|10.

Le *opere minori* sono ultimate per metà.

Si lavora agli scavi di fondazione ed alle murature del viadotto di Ronciglione.

Anche le case di guardia procedono bene.

LINEA VARESE-PORTO CERESIO.

Prosegue la compilazione dei progetti d'appalto.

Al ponte viadotto sull'Olona, unica opera a cui siasi posto mano fino ad ora, si ultimarono le fondazioni di tre pile e sono in corso di esecuzione quelle di altre quattro.

SOCIETÀ ITALIANA DELLE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1891-92.

Come abbiamo preannunciato, il 28 corrente si terrà in Roma l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. Riserbandoci di riferire le deliberazioni che verranno prese dall'assemblea e di pubblicare testualmente, come di solito, in un prossimo numero la relazione del Consiglio d'Amministrazione, riportiamo fin d'ora la relazione dei sindaci, il bilancio generale ed il conto *Profitti* e *Perdite* della gestione chiusasi col 30 giugno 1892.

Relazione dei sindaci.

Signori!

In esecuzione del mandato, del quale avete voluto onorarci, vi partecipiamo anche quest'anno, adempiendo all'obbligo impostoci dal Codice di Commercio e dallo Statuto sociale, i risultamenti del nostro esame sul bilancio e sulla tenuta amministrazione.

Come di consueto, abbiamo fatto, a opportuni intervalli, frequenti ed improvvisi riscontri di cassa e riconosciuta la esistenza dei titoli e dei valori depositati presso la Società, e abbiamo pure periodicamente esaminato i libri sociali; ora siamo lieti di potere qui davanti a voi dichiarare che e nelle casse sociali e nella tenuta dei libri abbiamo sempre constatato la maggiore regolarità.

Le singole partite, che figurano all'attivo e al passivo del bilancio presentato alla vostra approvazione, sono state da noi messe a raffronto coi dati contabili dei libri sociali, e possiamo assicurare della loro perfetta corrispondenza.

Fermandoci ai risultamenti del bilancio stesso dal punto di vista dei proventi ed oneri della gestione sociale, troviamo che i prodotti lordi diretti ed indiretti della rete principale e delle linee complementari ammontano a lire 9,315,718.48, somma che rappresenta un aumento di lire 825,501.49 su quella corrispondente dell'esercizio 1890 91. Se aggiungiamo all'ammontare dei prodotti lordi i prodotti del tronco Sampieri-Modica, esercitato esclusivamente dalla Società nel periodo dal 23 dicembre 1891 al 10 marzo 1892, i compensi per l'esercizio delle linee complementari, il corrispettivo per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio e gli introiti a rimborso di spesa, abbiamo che il totale degli introiti ascende a L. 11,701,031.62; la qual somma, raffrontata con quella corrispondente del precedente esercizio, ci mostra una eccedenza di L. 1,246,795.72.

Le spese di amministrazione generale e d'esercizio ammontano a L. 7,515,930.51, con una differenza in più, rispetto all'esercizio precedente, di L. 657,435.47. Alle spese di amministrazione generale e di esercizio aggiungendo le quote ed i prodotti di spettanza dello Stato, dei fondi di riserva, della cassa per gli aumenti patrimoniali, ecc., si ottiene la somma di L. 10,048,961.47, che rappresenta il complesso degli oneri dell'esercizio sociale in esame.

L'utile netto di questo esercizio ammonta quindi a lire 1,652,070.15, con una differenza in più, rispetto all'esercizio precedente, di L. 266,982; nel quale utile netto, giova avvertirlo, non si rispecchiano ancora i risultati delle nuove costruzioni affidate alla Società.

Di questa somma, un ventesimo spetta al fondo di riserva ordinario; quindi l'utile ripartibile si riduce a lire 1,569,466.65, e poichè è già stato distribuito in due acconti semestrali il 5 per cento sul capitale impiegato nell'esercizio, vale a dire è già stata distribuita la somma di lire 750,000, restano L. 819,466 65, e, fatti tutti i prelevamenti imposti dallo statuto sociale, L. 649,017.60. A queste occorre aggiungere il residuo utile dell'esercizio precedente, in L. 52,330.77; quindi la somma oggi effettivamente ripartibile ammonta a L. 701,348.37.

La ripartizione propostavi dal benemerito vostro Consiglio di Amministrazione, nella quale la parte maggiore è fatta al fondo di riserva straordinario, è inspirata a un concetto di così saggia previdenza, che noi non possiamo che aderirvi di molto buon grado. Epperò v'invitiamo ad approvare il bilancio e la ripartizione degli utili nella forma e nella misura propostevi.

Roma, 12 novembre 1892.

I Sindaci: LETTERIO BONANNO — CARLO GRILLO — ULISSE MANARA — DOMENICO PIAZZI-MONTANARO — GIUSEPPE ROBBO.

Bilancio generale al 30 giugno 1892.

Attivo.

Banchieri, cassa e portafoglio:		
Banchieri diversi (fondo in conto corrente e per servizio titoli) . L.	3,104,372 81	
Cassa . . . . . . »	41,526.90	
Effetti in portafoglio . . »	1,480 —	
		3,147,379.71
Materiali ed approvvigionamenti:		
Materiale rotabile. . . L.	12,067,222.63	
Id. d'esercizio . . »	1,157,957.27	
Approvvigionamenti . . »	2,405,624.23	
Officine (lavori in corso al 30 giugno 1892) . . . . »	434,982.13	
		16,065,786.26
Depositi fatti dalla Società:		
Nelle casse dello Stato per deficienza di valore del materiale (art. 11 del contratto) . . . . L.	1,515,360.93	
Diversi . . . . . »	2,394.81	
		1,517,755.74
Spese di fondazione		216,543.33
Obbligazioni 3 0|0 create a richiesta dello Stato (articolo 24 del contratto)		124,800,000 —
Amministrazione dello Stato:		
Assegno chilometrico per l'esercizio delle linee complementari . L.	157,595.94	
Studi per costruzione di nuove linee, lavori e provviste su appositi fondi stanziati nel bilancio dello Stato »	90,876.51	
Acquisto di nuovo materiale rotabile »	20,649.42	
Lavori e provviste in attesa di approvazione . . . »	1,710,806.59	

Costruzioni per conto dello Stato a prezzo fatto (convenzione 21 giugno 1888) . . . . L.	65,592,315.62	
Annualità chilometriche per la costruzione di nuove linee . »	840,794.95	
		68,413,039.03
Debitori diversi:		
Mandati d'introiti non incassati L.	607,136.61	
Società delle Ferrovie Meridionali (liquidazione cessato esercizio) »	39,155.29	
Banchieri e casse diverse (per custodia di depositi valori) . . »	3,456,463.06	
Magazzino di deposito di materiali di spettanza del Governo e dei fondi speciali . . . . . »	1,613,363.88	
Diversi . . . . . »	3,371,236.66	
		9,087,355.44
		L. 223,247,859.51

Passivo.

Capitale Sociale:		
Importo di n. 400,000 azioni di L. 500 ciascuna L.		20,000,000 —
Obbligazioni 3 0[0 create a richiesta e per conto dello Stato (art. 24 del contratto)		124,800,000 —
Obbligazioni sociali 4 0[0 netto, valore nominale L. 500:		
Emissione 1889 n. 40,000 a L. 415 L.	16,600,000 —	
Id. 1891 n. 24,500 a » 415 »	10,167,500 —	
Id. 1892 n. 50,200 a » 396 »	19,879,200 —	
		46,646,700 —
Interessi e dividendo sui titoli:		
Interessi su cedole di azioni non presentate . . . . . »	3,768.75	
Int. sulle obbl. soc. 4 0[0, emiss. 1889 »	224,870 —	
» » » » 1891 »	245,100 —	
» » » » 1892 »	502,000 —	
		975,738.75
Fondi di riserva statutari:		
Riserva ordinaria . . . L.	328,403.85	
Riserva straordinaria . . »	483,120.44	
		811,524.29
Amministrazione dello Stato:		
Fondi di riserva per la conservazione del materiale . . . . L.	1,764,478.92	
Cassa aumenti patrimoniali . »	1,109,504.72	
Materiale rotabile e di esercizio acquistato con fondi speciali »	1,794,071.30	
Fondi per il servizio delle obbligazioni create per suo conto »	1,459,741.31	
		6,127,796.25
Creditori diversi:		
Mandati di pagamento inestinti L.	829,439.20	
Cassa pensioni . . . . »	2,071,182.55	
Cassa soccorsi . . . . »	275,506 88	
Massa vestiario . . . . »	102,187.94	
Depositi di terzi a garanzia di contratti e ritenute diverse . »	582,602.50	
Depositi cauzionali per la gestione amministrativa e finanziaria »	864,950 —	
Saldo situazione lavori per le nuove costruzioni . . . . »	7,089,110.76	
Diversi . . . . . »	10,366,719.47	
		22,181,699.30
Liquidazione generale:		
Utile residuo dell'esercizio 1890-91 L.	52,330.77	
Utile dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 . . . . . »	1,652,070.15	
		1,704,400.92
		L 223,247,859.51

Proventi ed oneri della gestione sociale dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892.

Introiti.

Prodotti lordi diretti e indiretti della rete principale . . . L.	8,397,600.22	
Prodotti delle linee complementari »	918,118.26	
Totale dei prodotti lordi L.		9,315,718.48
Prodotti diretti e indiretti del tronco Sampieri-Modica, esercitato per conto esclusivo della Società dal 23 dicembre 1891 a tutto il 10 marzo 1892 L.		11,056.30
Compenso per l'esercizio delle linee complementari »		1,359,684.01
Corrispettivo per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio (depurato dalla tassa di ricchezza mobile) »		750,697.40
Introiti a rimborso di spesa . . . . »		263,875.43
		L. 11,701,031.62

Spese.

Spese di amministrazione generale e d'esercizio L.	7,515,930.51
Quota devoluta allo Stato sui prodotti lordi della rete principale . . . . . . »	251,928.01
Prodotti lordi delle linee complementari spettanti allo Stato (dedotto il 15 0[0 per i fondi di riserva) »	780,400.51
Versamento ai fondi di riserva e alla cassa per gli aumenti patrimoniali e per corrispettivo per l'uso del materiale rotabile e di esercizio . . »	1,397,357.79
Commissioni, provvigioni ed interessi diversi »	86,687.47
1[14 delle spese di fondazione . . . »	16,657.18
Utili dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892 »	1,652,070.15
L.	11,701,031.62

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul settimo Esercizio — 1891-92

Cont. — Vedi N. 48.

Lavori di completamento e assetto delle linee in esercizio.

Nella Relazione dello scorso anno abbiamo brevemente accennato ai lavori intrapresi a carico dei fondi speciali sulle linee in esercizio, ed ora vi diremo che di tali lavori molti sono compiuti, altri ancora in corso: faremo quindi speciale menzione soltanto di alcuni di essi, ed aggiungeremo qualche informazione su quelli nuovi già intrapresi od anche compiuti e su quelli alla cui attuazione si ha fiducia di poter provvedere in breve.

Seguendo l'ordine delle precedenti Relazioni, vi diremo che pende ancora una decisione in merito alle proposte sociali, da ultimo ridotte alla sola parte più indispensabile del primo gruppo del progetto originariamente presentato, per l'impianto della nuova stazione di Porta Romana a Milano, per la quale tanto si sono interessate le varie sedi superiori del Governo; che la parte approvata delle grandi Officine di Torino può ritenersi compiuta in relazione ai fondi stanziati, mentre è giocoforza rimandare la costruzione della rimanente parte delle Officine stesse; che le Officine di Rivarolo furono già attivate; che fu nel giugno scorso pure attivato lo scalo merci a Genova P. B. oltre il Bisagno; che fu costrutta e già aperta all'esercizio la stazione di Giuncarico sulla linea Roma-Pisa, per l'innesto della linea delle Miniere di Tatti e Montemassi.

Sono ultimati i lavori di rinforzo e di difesa della spalla destra e di alcune pile del ponte sul Po a Valenza, e si stanno ora facendo scandagli alle altre pile; si attende l'esito di alcuni assaggi per metter mano a quelli di rivestimento della galleria di Valenza; analogo lavoro è già in corso nella galleria di Cucciago; pende l'approvazione governativa dei progetti per la ricostruzione o pel consolidamento di alcuni manufatti o trincee e pel rinforzo di impalcature metalliche sulle linee Roma-Pisa, Cecina-Volterra e Asciano-Montepescali; è in corso il consolidamento di diverse opere d'arte sulla linea da Bussoleno al confine; sono intrapresi i lavori di consolidamento della trincea di Malgesso sulla linea Gallarate-Laveno, ed è appaltato l'importante lavoro di sistemazione della frana del Guvano fra Vernazza e Corniglia.

Molti lavori, anche di qualche importanza, sono in corso o verranno in breve intrapresi sulle diverse linee specialmente al sud di Roma, tutti intesi al consolidamento di opere d'arte ed alla difesa di manufatti e dell'argine stradale dai pericoli di corrosioni o dalla caduta di frane e ciò mediante opportune opere nuove o robustamento delle difese esistenti, alzamento delle livellette, costruzione di gallerie artificiali e simili. Fra questi lavori accenneremo ai seguenti: la costruzione di difesa dal Tanaro della linea Savona-Bra presso la stazione di Bastia; il consolidamento dell'argine ferroviario presso Cornigliano; il ripristino della difesa sinistra a monte del ponte sul Ticino presso Magenta; la sistemazione della frana nella trincea a monte della stazione di Spezia; la costruzione di una galleria artificiale fra Balvano e Bellamuro; l'alzamento e la deviazione della linea Sibari-Cosenza fra le stazioni di Spezzano Castrovillari e di Tarsia, nonchè altre opere di consolidamento e di difesa sulla linea Taranto-Reggio.

Non pochi poi furono i lavori quest'anno eseguiti in talune stazioni per l'innesto delle nuove linee tanto di quelle concesse alla Società, quanto delle altre costrutte dallo Stato; venne pure provveduto al rifacimento in acciaio di qualche breve estesa di binario, dove il bisogno era maggiore, provocando ed ottenendo la dichiarazione d'urgenza a' sensi dell'articolo 64 del Capitolato d'esercizio.

Mediante l'impianto di opportuni apparati di sicurezza sarà in breve reso possibile l'esercizio a doppio binario anche sul tronco Vercelli-Borgo Vercelli, toltane soltanto la breve tratta del ponte sul Sesia; si attende ai lavori per l'impianto di un bivio al Ponte Bormida, all'uscita della stazione di Alessandria, che renda possibile l'esercizio a doppio binario anche sul tronco Alessandria-Spinetta; si lavora per la posa in opera dei conduttori elettrici per gli apparati di block sulla linea da Genova a Sarzana. L'impianto di apparati di sicurezza è necessario pure in parecchie delle nostre stazioni dove ancora non esistono e per qualcuna di esse le nostre proposte attendono da lungo tempo l'approvazione Governativa.

I lavori richiesti dall'Amministrazione della Guerra, che nella precedente relazione abbiamo accennato essere in corso di progetto o di esecuzione, furono condotti a termine.

Il nuovo fabbricato sociale, che stiamo costruendo in Milano a nostre esclusive spese, è al suo termine e nella entrante primavera avrà principio il trasloco nel medesimo dei nostri uffici, ora sparsi in case di affitto in vari punti della città, trasloco che sarà compiuto nell'estate. Un concentramento analogo di uffici si attuerà pure in breve a Torino, mediante contratto con una Ditta di conosciuta solidità che ci dà in affitto per termine abbastanza lungo un fabbricato che essa costruisce appositamente in modo adatto ai nostri bisogni.

Dobbiamo ancora ripetere quanto si è accennato lo scorso anno, a proposito dei fondi speciali, le cui condizioni hanno impedita la approvazione di proposte di lavori che pur erano assolutamente indispensabili nei riguardi dell'aumento del traffico e della regolarità dell'esercizio. Noi ci trovammo perciò forzati ad ammettere agli effetti dell'articolo 101 del Capitolato d'esercizio alcuni lavori, quantunque non di semplice nostra iniziativa, e non aventi lo scopo del solo miglioramento dell'esercizio, caratteri questi che precipuamente devono avere i provvedimenti da eseguirsi secondo detto articolo per cui le spese, anticipate dalla Società, sono rifuse in base a stima soltanto allo scadere dell'esercizio. — Il più importante dei lavori, eseguito in queste condizioni, fu l'erezione del nuovo fabbricato sulla tettoia merci in via Doria a Genova P. P., nel quale hanno trovato comodo ed opportuno collocamento gli uffici dei diversi Servizi aventi sede in quella Città.

Molti ed importanti sono i lavori che occorrono per un assetto completo delle nostre linee e fra essi non pochi la cui esecuzione non potrà essere certamente gran che ritardata. Per quanto la Società si renda ragione delle non facili condizioni che pure il Governo ebbe ad attraversare, confida tuttavia che il medesimo nell'interesse di tutti troverà modo di rimediare ad uno stato di cose che non può durare più a lungo.

Soltanto in tal modo sarà dato del pari di comporre le più importanti controversie sulle quali si discute da tempo, fra esse quella relativa al primo risanamento e completamento, della massicciata, posto dal contratto d'esercizio ad esclusivo carico della Cassa Aumenti Patrimoniali, provvedimento questo che non potendo essere ormai più dilazionato, mette di fatto la Società nelle condizioni di dover sobbarcarsi a spese onde evitare irregolarità e pericoli nella marcia dei treni.

Materiale Rotabile.

Come venne riferito nella relazione dello scorso anno, il Governo aveva partecipato di porre a disposizione della Società per acquisto di materiale rotabile e d'esercizio sui fondi delle linee complementari per l'anno finanziario 1891-92 la somma di due milioni. — Tale credito venne però più tardi ridotto a sole L. 1,250,000

In base al relativo programma d'acquisto, nella compilazione del quale si tenne anche conto della opportunità di provvedere per esperimento, in seguito ai nuovi trattati di commercio, un certo numero di carri per trasporto di vino e di uve pigiate, si ordinarono i rotabili seguenti, affidandone la costruzione esclusivamente ad officine nazionali:

N° 4 locomotive a 4 ruote accoppiate, G. V.,
» 10 carrozze di prima classe,
» 16 carrozze di seconda classe,
» 12 carrozze di terza classe,
» 24 carri coperti per trasporto delle derrate alimentari,
N° 4 carri tubolari di grande portata, sistema Goodfellow e Cushman,
N° 15 carri serbatoi della portata di 12 tonnellate, e
» 8 botti di ferro da adattarsi sui predetti 4 carri tubolari.

Detto materiale sarà consegnato nel corso dell'anno 1893, eccezione fatta per le 4 locomotive, le quali già trovansi in servizio.

Anche nel corrente esercizio la Società, per corrispondere per quanto possibile alle esigenze dei viaggiatori, ha proceduto, come appare dal prospetto N.° 13, al *déclassement* di vetture antiche, passandole dalla prima alla seconda classe o dalla seconda alla terza.

La Società ha sempre procurato con ogni alacrità di utilizzare il meglio possibile il materiale, per vero non abbondante, che tiene a propria disposizione, ma non potrà riuscire a questo scopo in modo soddisfacente, finchè le stazioni della rete, specie le principali, non sieno messe in grado di funzionare in modo corrispondente a tutte le esigenze del traffico.

Contenzioso.

Relativamente alle cause portate avanti il Collegio Arbitrale, può dirsi che la situazione è ancora quella dell'anno scorso.

Non ha progredito la causa per il personale delle costruzioni governative ceduto alla Società.

È del pari stazionaria la causa per le pensioni di grazia.

Quanto a quelle per la Succursale dei Giovi e per le spese dei noli di materiale rotabile, per le quali il Governo portò in appello, avanti la Corte d'Appello di Roma, la sentenza, a noi pienamente favorevole, di quell'On. Consesso, noi contiamo sempre sopra una soddisfacente soluzione.

Nella relazione sull'esercizio 1888 89, accennando all'infortunio occorso per la frana caduta sulla linea Napoli-Metaponto presso la stazione di Grassano, dichiaravamo che nessuna responsabilità incombeva al personale e per esso alla Società, trattandosi di un vero caso di forza maggiore.

Contrariamente alla nostra giusta aspettativa, il Tribunale di Potenza condannava il Guardiano Morea e l'Amministrazione ferroviaria come responsabile civile. Però, su ricorso della difesa, avendo la Corte di Cassazione, con sua

sentenza 5 marzo 1892, rimessa quella causa alla Corte di Appello di Bologna, questa, dopo di avere dichiarata, con sentenza 18 luglio 1892, la propria competenza, respingendo l'eccezione contraria delle Parti Civili, pronunciava, in data del successivo giorno 30 stesso mese, sentenza definitiva con cui assolveva l'appellante Morea suddetto dalla fattagli imputazione, e conseguentemente anche la Società dall'obbligo del risarcimento dei danni quale parte civilmente responsabile.

Nell'allegato B abbiamo poi raccolte le decisioni più interessanti su controversie di diversa natura.

COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE.

§ 1. — LINEE CHE SI COSTRUISCONO PER CONTO SOCIALE.

Nella parte generale della relazione vi abbiamo già riferito circa all'apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Sant'Antonio (1) - Monteverde e delle linee Cornia Piombino, Sparanise-Gaeta, Velletri-Terracina, Roma-Segni e Cuneo-Saluzzo. Ci basterà qui aggiungere come appena ultimati i lavori delle singole linee e tronchi, si attese con la massima sollecitudine alle relative liquidazioni, e che buona parte di queste sono già chiuse ed accettate dalle Ditte appaltatrici, altre si stanno ultimando e poche soltanto diedero origine a controversie che dovettero portarsi innanzi a tribunali o collegi arbitrali.

L'ultimazione dei lavori e delle liquidazioni relative permise di addivenire allo scioglimento degli uffici tecnici che dirigevano la costruzione di alcune delle linee citate.

In quanto ai lavori di ampliamento delle stazioni d'innesto delle linee suddette, quantunque incominciati appena lo scorso anno, nondimeno furono per la massima parte ultimati. Soltanto la nuova stazione di Saluzzo, alla quale dovranno far capo anche le due linee per Moretta e per Savigliano, trovasi tuttora in costruzione, ed il servizio viene provvisoriamente disimpegnato dalla vecchia stazione in attesa che la nuova sia terminata.

Nel quadro grafico N. 14 allegato a questa relazione, troverete indicato in modo evidente lo stato di avanzamento delle varie categorie di lavori su ogni singolo tronco. Aggiungeremo qui, linea per linea, le informazioni più interessanti sul loro andamento, e sulle opere più importanti che vi si riscontrano.

Linea Genova-Ovada-Asti.

Tronco Ovada-Acqui-Asti (apertura giugno 1893, lunghezza chilometri 60). — Questo tronco può dirsi quasi ultimato sulle tratte Asti-Nizza e Nizza-Acqui, il binario di corsa essendo già tutto armato e dovendosi soltanto completare il secondo strato di massicciata in alcuni punti e la posa degli scambi e meccanismi in qualche stazione. Non sono, è vero, ancora incominciati gli ampliamenti delle stazioni di Asti, Nizza ed Acqui nelle quali si deve innestare il tronco Ovada-Asti, perchè i relativi progetti non furono peranco approvati dal Governo, ma si è già provveduto con allacciamenti provvisori, dimodochè nessun ritardo potrà derivarne alla sua apertura all'esercizio.

Sulla tratta rimanente da Acqui ad Ovada, lunga chilometri 15, sono pure ultimati il corpo stradale, i fabbricati ed i manufatti; il binario di corsa è già armato fino alla galleria del Cremolino, e si procede ora allo spandimento del secondo strato di massicciata ed all'armamento delle stazioni.

La galleria del Cremolino, lunga metri 3401, tuttora in costruzione, è però perforata. L'ultimo diaframma che separava le due avanzate a cui si lavorava dall'imbocco verso Genova e dallo sbocco verso Asti, venne battuto il giorno 14 andante. Al giorno d'oggi non resta dunque più che allargare lo scavo e completare le murature; dopo di che, armato il binario in galleria, si potrà addivenire alla posa dell'armamento nell'ultima tratta fino ad Ovada ed in quest'ultima stazione.

(1) Il nome della stazione di *Rocchetta Melfi* venne cambiato in quello di *Rocchetta Sant'Antonio* per evitare possibili equivoci con la stazione di Melfi, esistente sulla nuova linea Rocchetta Sant'Antonio-Potenza, esercitata dalla Società Adriatica ed aperta al 10 agosto 1892 fino a Rionero.

Ecco ora lo stato di avanzamento dei lavori nella galleria del Cremolino; che per analogia a quello contenuto nella Relazione dello scorso anno, limitiamo al 30 settembre:

Specificazione dei lavori	Al 30 settembre 1891 metri	1892 metri	Differenza metri
Scavo:			
Allargamento in calotta	1750	3036	1286
Strozzo	1564	2953	1389
Muratura:			
Calotta	1702	2946	1244
Piedritti (sull'asse)	1380	2862	1482
Arco rovescio	479	513	34

Tronco Campoligure-Ovada (apertura giugno 1894, lunghezza km. 14). — La costruzione di questo tronco si prosegui attivamente nell'anno scorso; ed al 30 settembre p. p. i movimenti di terra ed i manufatti minori erano eseguiti per 9/10; le opere d'arte speciali costituite da otto ponti, due dei quali in ferro, per 3/4. Delle nove gallerie, quattro erano completamente ultimate, e nelle altre cinque, già perforate, gli scavi ed i rivestimenti erano eseguiti per circa 8/10. Possiamo quindi avere la piena certezza che questo tronco sarà compiuto per l'epoca prescritta.

Tronco Polcevera-Mele (apertura giugno 1894, lunghezza km. 17). — I lavori procedono regolarmente. I movimenti di terra e le opere d'arte minori sono già eseguite per 8/10 circa. I manufatti speciali, costituiti da viadotti in muratura, alcuni dei quali di notevole importanza per il numero degli archi e la loro altezza, sono a buon punto. Le pile e le spalle sono tutte eseguite fino al piano d'imposta, la maggior parte dei viadotti hanno gli archi già chiusi, in altri si stanno costruendo, ed in alcuni è già ultimata la posa dei coronamenti.

Su questo tronco esistono 17 gallerie; otto sono completamente ultimate; quattro già perforate, e sulle cinque rimanenti la situazione degli scavi in avanzata al 30 settembre era la seguente:

Galleria di Pratolungo, lunga	m. 432,	perforata per	m. 394
» » Colla . .	» » 509	»	» » 275
» » Chiesino .	» » 549	»	» » 251
» » Pre di Me.	» » 679	»	» » 596
» » Cantalupo .	» » 1067	»	» » 1007

Tronco Mele-Campoligure (apertura giugno 1897, lunghezza km. 7). — Questo tronco, l'ultimo che dovrà essere aperto all'esercizio è quasi unicamente costituito dalla grande galleria del Turchino, lunga m. 6427, nella quale i lavori procedono con alacrità, come si può rilevare dal quadro grafico N. 14. Al 12 novembre restavano ancora da perforarsi due nuclei, il primo tra l'imbocco verso Genova ed il pozzo di Masone, lungo m. 1396, l'altro fra quest'ultimo e lo sbocco verso Asti, di m. 1074. Il primo nucleo viene attaccato con mezzi meccanici dalla parte verso Genova. Negli altri attacchi si eseguisce lo scavo a mano, col sussidio di installazioni meccaniche per l'estrazione dell'acqua e la ventilazione.

Nello specchietto qui sotto indichiamo lo stato di avanzamento dei lavori al 30 settembre 1892 ed all'epoca corrispondente del 1891, e l'entità del lavoro eseguito in quel periodo; e, come vedrete, abbiamo ragione di esserne soddisfatti:

Specificazione dei lavori	Al 30 settembre 1891 metri	1892 metri	Differenza metri
Scavo:			
Avanzata	1719.60	3761 —	2041.40
Allargamento in calotta	1488.10	3428.55	1940.45
Strozzo	1260.60	3249.80	1989.20
Muratura:			
Calotta	1397.55	3388.78	1991.23
Piedritti (sull'asse) . .	1165.57	3128 57	1963 —
Arco rovescio	156.05	729.45	573.40

La natura della roccia che si incontra ai due imbocchi ed al pozzo di Masone, l'andamento degli strati e le condizioni geologiche della località, ci danno la fondata speranza

che lo scavo della galleria abbia a proseguire regolarmente e che quell'opera importante possa essere condotta felicemente a termine, con notevole anticipo sull'epoca fissata dalla legge. *(Continua)*.

L'ACQUEDOTTO DELLE PUGLIE

Fra i propositi manifestati dal Governo, vi ha quello di porgere un valido aiuto alle imprese che assicurano un utile notevole alla Nazione, migliorandone in modo rilevante la condizione economica.

Il Ministro Genala si distingue fra i Colleghi per l'energica sollecitudine con cui si adopera a togliere tutte le difficoltà e gli ostacoli che si oppongono all'attuazione di progetti di grande utilità ed importanza.

Ne ha dato prova col rendere attuabile il disegno notevole del canale di derivazione delle acque dell'Aniene, che per otto anni era rimasto avvolto nelle pastoie burocratiche; ne dette prova riuscendo ad interessare i proprietari delle terre ad assumere per loro conto la grande impresa della bonifica di Burana, sostituendo la loro opera a quella dello Stato mediante un equo concorso per la parte che rappresenta l'utilità pubblica.

Una prova novella ha dato ora riguardo all'acquedotto delle Puglie, che fu iniziato dall'ing. Zampari. Questo lavoro importantissimo sarà fonte d'inestimabili benefici per quella fertile regione, col fornire gli abitanti di buona acqua potabile, di cui sono in estremo grado bisognosi, e coll'assicurare una notevole quantità d'acqua per irrigazione, specialmente di ortaglie e di agrumi che in quel lembo di terra italiana sviluppano in modo meraviglioso. Grazie all'opera energica dell'on. Genala, la concessione dell'acquedotto Pugliese potrà essere fatta entro brevi giorni.

È noto che codesto progetto per poter essere attuato aveva bisogno di una maggiore quantità d'acqua di 2000 litri al secondo, acciocchè colla maggiore quantità d'acqua disponibile per usi agricoli e industriali poter coprire gli interessi delle enormi spese d'impianto, che sono stimate a circa 100 milioni.

La domanda fatta nel 1888 subì tante peripezie, che quasi pareva dovesse andare alle calende greche.

L'on. Genala, ritornato al potere, avocò a sè la pratica, la fece esaminare dai Corpi consulenti, tolse di mezzo tutti gl'indugi burocratici, appianò le difficoltà d'ogni specie che si opponevano all'attuazione dell'importantissima impresa ed inviò sul luogo una Commissione d'Ispettori del Genio Civile, uomini tecnici distintissimi, con l'incarico di studiare colla maggiore sollecitudine la possibilità di concedere 2000 litri in più d'acqua al secondo, senza turbare le derivazioni d'acqua già esistenti lungo il corso del Sele, e senza cagionare nocumento al buon regime di quel fiume, dal quale l'acquedotto Pugliese trarrebbe le sue origini.

Appena la Commissione ebbe compiuti i suoi lavori, dimostrando la possibilità della maggiore derivazione dei 2000 litri al secondo, il Ministro sottopose la domanda al giudizio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ed avuto da questo un voto di approvazione, rimise il detto progetto col suo parere favorevole al Ministero del Tesoro, al quale spetta di redigere l'atto di concessione all'ing. Zampari.

Se, come si spera, non sorgeranno difficoltà nell'attuazione del piano finanziario preparato dal concessionario, i lavori potranno iniziarsi fra un anno, e così per la lodevolissima sollecitudine dell'on. Genala, sarà assicurata la riuscita di un'impresa che procurerà lavoro a migliaia di operai per vari anni, attirando in Italia un largo capitale, e che arrecherà tanti benefici alle industri popolazioni pugliesi.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Presentazione.* — Nella seduta del 28 novembre l'onorevole Grimaldi, Ministro del Tesoro, ha presentato alla Camera dei Deputati il *Rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1891. 1892* insieme alla *Relazione della Corte dei Conti* sul rendiconto medesimo, il nuovo *Progetto di bilancio 1892-93* ed il *Progetto di bilancio 1893-94.*

Presentò inoltre molti Disegni di legge fra cui sette per convalidare i decreti relativi ai provvedimenti finanziari.

Giunta generale del Bilancio. — Nelle sedute del 27 e del 28 novembre la Camera procedette all'elezione della Giunta del Bilancio.

Riuscirono eletti (per ordine di voti conseguiti):

Cadolini — Bertollo — Fortis — Ferrari Luigi — Carcano — Pais-Serra — Boselli — Cocco-Ortu — Merzario — Vacchelli — Gallo — Gianturco — Roux — Antonelli — Buttini — Cuccia — Cucchi — Compans — Brunicardi — Bettolo — Vendramini — Filì-Astolfone — Spirito — Costantini — Cavallini — Guicciardini — Mazziotti — Panizza — Giovanelli — Cianciolo — Colombo — Mocenni — Solimbergo — Carmine — Sonnino — Rubini.

La Giunta del Bilancio elesse a presidente l'on. Boselli, a vice-presidenti gli onorevoli Merzario e Vacchelli; a segretari Brunicardi, Mazziotti e Compans.

Le sotto-Giunte, per i vari Bilanci, vennero costituite nel modo seguente:

Finanze e Tesoro. — Carcano, Boselli, Roux, Buttini, Vendramini, Giovanelli, Guicciardini, Cadolini.

Lavori Pubblici, Agricoltura e Poste. — Bertollo, Cocco-Ortu, Vacchelli, Brunicardi, Cavallini, Mazziotti; Vacchelli fu eletto presidente, Mazziotti segretario.

Interni ed Esteri. — Ferrari, Antonelli, Cucchi, Panizza, Cianciolo, Solimbergo; presidente Cucchi, segretario Antonelli.

Grazia e Giustizia. — Merzario, Gallo, Cuccia, Filì, Spirito, Costantini; presidente Merzario, segretario Costantini.

Guerra e Marina. — Fortis, Pais, Bettolo, Compans, Mocenni.

La Giunta del Bilancio nominò gli onorevoli Panizza, Ferrari, Gallo e Filì Astolfone, relatore dei bilanci dell'Interno, degli Esteri, del. l'Istruzione Pubblica e di Grazia e Giustizia per l'esercizio 1892-93.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — *Comunicazione* — Nella seduta del 25 novembre furono dal Presidente della Camera annunziate un'interpellanza dell'onorevole Curioni al Ministro dei Lavori Pubblici — *sull'orario che la Direzione della Rete Mediterranea ha imposto nella scorsa stagione estiva, e mantiene tuttora, sulla linea Novara-Domodossola* — ed un'interrogazione dell'onorevole Chinaglia al Ministero del Tesoro — *se e quando sia sua intenzione di presentare un Disegno di legge per agevolare la concessione degli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e di lavoro.*

Nella seduta del 26 novembre fu comunicata una interrogazione dell'onorevole Caldesi al Ministro dei Lavori Pubblici — *per conoscere quando potranno essere iniziati i lavori d'ampliamento della stazione di Faenza.*

Nella seduta del 28 novembre una dell'onorevole Romanin-Jacur al Ministro dei Lavori Pubblici — *sull'andamento dei lavori di sistemazione di alcuni fra i principali fiumi del Veneto, e dei lavori di bonificazione intrapresi, o da intraprendersi, a sensi delle leggi del 1882 e 1886.*

Nella seduta del 2 corrente l'on. Genala rispose all'interrogazione di Caldesi dichiarando che il Governo ha provveduto a rimuovere ogni difficoltà e che i lavori saranno condotti a termine nel più breve tempo possibile.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 23 novembre 1892 (N. 274). — **R. Decreto, n. 670,** che modifica l'art. 101 del regolamento 2 luglio 1890 per l'esecuzione del servizio postale.

Gazzetta Ufficiale del 1° dicembre 1892 (N. 281). — **R. Decreto 2 novembre 1892** col quale si inscrive la strada Villalba-Mussomeli nell'elenco delle strade provinciali di Caltanissetta.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Visita di ricognizione del tronco Trappa Ormea).

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa della linea Ceva-Ormea ha chiesto che si proceda alla visita di ricognizione dell'ultimo tronco Trappa-Ormea, essendo i lavori pressochè ultimati e desiderandosi di aprir così all'esercizio l'intera linea verso il 20 corrente.

La visita pertanto avrà luogo nei prossimi giorni e ci riserviamo di dare notizia del risultato.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Bruxelles.

Ci consta che il 12 corrente verrà tenuta a Bruxelles la conferenza ferroviaria internazionale per gli orari, di cui demmo annunzio nel n. 43 del *Monitore*, affine di prendere gli accordi circa l'orario da attivarsi nella ventura stagione estiva. A detta conferenza saranno rappresentate per l'Italia, oltre al Regio Governo, le due maggiori Amministrazioni ferroviarie.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Istanza del Consiglio Provinciale di Porto Maurizio).

C'informano da Porto Maurizio che quel Consiglio Provinciale ha rivolto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che venga presa una decisione in merito alla scelta del tracciato della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, nella tratta da Tenda a Ventimiglia, e perchè siano date le occorrenti disposizioni per l'incominciamento dei lavori di costruzione della linea dal lato di Ventimiglia.

><

Direzioni tecniche governative ferroviarie.
(Movimento del personale).

Siamo informati che l'ingegnere del Genio Civile, cavaliere Antonio Amadasi, Direttore tecnico governativo per la ferrovia da Benevento ad Avellino, venne destinato a Cuneo colla qualità di reggente la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, a partire dal 16 dicembre corrente.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Benevento-Avellino è soppressa a partire dal 1° corr. mese, e del servizio di stralcio della ferrovia stessa è stato incaricato l'ingegnere del Genio Nori Ottaviano, con residenza ad Avellino.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Ceva ad Ormea, residente a Mondovì, a partire dal giorno 16 del corrente mese, verrà riunita a quella per la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, alla dipendenza del cav. ingegnere A. Amadasi.

Il servizio della Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Caianello ad Isernia e Campobasso, affidato all'ingegnere del Genio Civile cav. A. Amadasi predetto, venne assunto dall'ingegnere del Genio Civile Francesco Cavaliere.

><

La stazione di Porta Romana a Milano.

Il Comitato ha fatto ai giornali la seguente comunicazione:

Avendo visto sui giornali cittadini di questi giorni riportate le notizie riguardanti la stazione di Porta Romana, e specialmente l'opera del Comitato, questo crede dover suo di comunicare le seguenti notizie:

Sta il fatto che nell'ultima visita di S. E. l'on. Genala a Milano, il Comitato ebbe un colloquio a proposito della stazione di Porta Romana, e S. E. il ministro Genala espresse il desiderio che gli interessati alla costruzione della stazione, concorressero in parte alle spese a questa necessarie; ed il Comitato sollecitamente si è accinto, senza prendere impegno assoluto, per concretare, se era possibile, un progetto da presentare a S. E. il Ministro, facilitando così il sollecito adempimento di questo dovere del Governo verso Milano. Il Comitato ha già radunato parte delle Ditte più importanti interessate nell'opera; queste si sono costituite in consorzio, e stanno preparando un progetto di perequazione per stabilire l'aliquota proporzionale al concorso.

Non è determinata ancora la cifra del contributo, attendendosi perciò la domanda presentata da parte del Governo, o lo spontaneo stanziamento da parte delle Ditte interessate, le quali però certo vorranno garanzie assolute del sollecito adempimento da parte del Governo della costruzione della stazione, prima di quotarsi in modo impegnativo.

Certo è che, dopo la sollecitazione del Comune ai nostri Deputati, perchè s'interessino presso il Ministero, le pratiche che i medesimi hanno già compiuto con tanto zelo, l'appoggio della Cassa di Risparmio, che si è offerta a concorrere, perchè più facilmente e il Governo e il Comitato possano condurre a termine quest'opera di grande necessità per la nostra città, e la buona disposizione delle Ditte interessate, danno tutte le speranze al Comitato di essere oramai arrivati assai vicini al raggiungimento dello scopo, pel quale si sta occupando da tanto tempo.

><

Linea Avezzano-Roccasecca.
(Stato dei lavori del tronco Sora-Balsorano).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Sora e Balsorano, in appalto all'Impresa Strangolini Francesco, riceviamo le seguenti notizie, che sono riferite al 1° novembre 1892:

Espropriazioni: Le espropriazioni si fanno dall'Amministrazione governativa. e sono generalmente definite;

Movimenti di materie: Sono in corso lungo tutto il tronco; anzi, nei due primi chilometri possono ritenersi compiuti. Non procedono però colla voluta energia, essendo il loro progresso rallentato dal ritardo in cui si trovano le opere d'arte. Nelle trincee si sono verificati scoscendimenti e frane di una certa importanza, a motivo che nelle trincee stesse, presso la piattaforma stradale, predomina l'argilla scagliosa con infiltrazioni d'acqua;

Opere d'arte minori: Le opere d'arte minori previste in progetto sono in numero di 80, delle quali n. 37 sono ultimate o quasi, n. 3 in costruzione, e le rimanenti ancora da incominciare;

Opere d'arte maggiori: Ne sono preventivate due, cioè due ponti sul Liri, entrambi in costruzione: pel primo, alla progressiva 2985, alla spalla destra, si è eseguita la muratura in elevazione fino a m. 3.80 dal piano inferiore della fascia di coronamento; si è iniziato lo scavo di un primo tratto di muri andatori in continuazione di detta spalla; spalla sinistra: la muratura trovasi eseguita fino a m. 0.30 dal piano inferiore della fascia di coronamento; pel secondo ponte, alla progressiva 9.426.30, si è completato il quarto di cono in muratura ed il rivestimento della scarpata del rialzo in continuazione a valle della spalla destra e muri andatori, la cui muratura è eseguita fino a m. 0.40 dal piano inferiore della fascia di coronamento;

Muri di sostegno: Dei tre previsti, due sono in corso di costruzione avanzata, ed uno devesi ancora incominciare;

Fabbricati: Di n. 11 case cantoniere, solo quattro sono in corso di costruzione ed hanno ultimati i principali lavori di muratura e di copertura. Sono in corso di esecuzione solo due delle sei garette preventivate in muratura. Nessun lavoro è stato ancora fatto pei fabbricati della stazione di Balsorano;

Opere di consolidamento: Si è ultimato il consolidamento della trincea fra le progressive 6613-6690; il rivestimento in muratura della scarpa a destra della trincea, fra le progressive 1125-1240 è ultimato; manca però da completarsi il consolidamento della trincea; si è ultimata la costruzione della scogliera presso la scarpata alla progressiva 7000;

Lavori accessori di finimento: Sono stati eseguiti fossi di guardia e di rivestimento in muratura di alcune deviazioni;

Gallerie: Sono tre, cioè: Marianello, della lunghezza di m. 350, nella quale manca solo da completare la cunetta in sotterraneo; Artificiale, della lunghezza di metri 42.46, in cui mancano solo le teste coi muri attinenti; e Rampucci, della lunghezza di m. 575, la cui situazione al 1° novembre era la seguente: *scavo:* avanzata m. 344; allargamento in calotta m. 334; strozzo m. 279.40; piedritti m. 279.40; regolamento m. 266.40. *muratura:* calotta m. 322; piedritti m. 279.40; arco rovescio m. 266.40.

><

Progetti di appalti di materiale metallico.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti elaborati per appalto di materiale metallico di armamento: n. 80,000 chiavarde per stecche a testa sferica con rosetta modello n. 2; n. 20,000 chiavarde come sopra; n. 125,000 piastre intermedie ordinarie per armamento modello n. 2; n. 30,000 piastre come le precedenti.

><

Ufficio di controllo prodotti piccola velocità a Torino.

Siamo informati che le Amministrazioni delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico stanno concretando le modalità necessarie per l'esecuzione degli accordi intervenuti fra le Amministrazioni stesse in merito alla istituzione a Torino di un ufficio comune di controllo dei prodotti pei trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo italiano, e di altro a Firenze, pure comune per il controllo delle merci a grande velocità e per la contabilità del nolo dei veicoli.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano.

(*Modificazione del progetto della tratta Sant'Arcangelo-Urbino*).

Ci scrivono da Urbino che la Direzione tecnica-governativa della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto comparativo della tratta da Sant'Arcangelo ad Urbino, modificato e completato a senso delle superiori prescrizioni.

><

Stazione di Vicenza.

(*Domanda di costruzione di un nuovo binario*).

C'informano da Vicenza che quella Camera di Commercio ed Arti ha rinnovato al Ministero vive istanze, a nome del ceto commerciale ed industriale di quella città, per ottenere che in quello scalo ferroviario venga costruito un secondo binario per il carico e lo scarico dei carri completi, essendo che il vecchio binario esistente è affatto insufficiente agli attuali bisogni, massime dopo l'allacciamento in quella stazione delle ferrovie interprovinciali.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione di un fosso murato a monte della ferrovia Reggio-Castrocucco, al km. 44.841, fra le stazioni di Palmi e di Gioia Tauro allo scopo di difendere la linea dalle acque che precipitano dalla falda montuosa sovrastante;

b) progetto della predetta Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione di un piano caricatore e pel conseguente ampliamento della stazione di Alba, lungo la ferrovia da Cantalupo a Cavallermaggiore, con annesso preventivo di spesa di L. 186,000;

c) progetto della predetta Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la esecuzione dei lavori occorrenti per il consolidamento della trincea fra i km. 61.902 e 61.939, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, fra le stazioni di Ascea e di Pisciotta, con annesso preventivo di spesa di L. 16,000;

d) progetto della suindicata Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori occorrenti alla sistemazione degli scoli della trincea di Crenna, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno, con annesso preventivo di spesa di L. 7400;

e) progetto compilato dalla succitata Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo ai lavori occorrenti per il consolidamento della frana fra i chilometri 172.110 e 172.220 della ferrovia da Eboli a Metaponto, con annesso preventivo di spesa di L. 65,000;

2. Che possa essere approvata la perizia delle maggiori opere occorrenti per la costruzione del quarto tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Val d'Inferno ed Ormea, in appalto all'Impresa Cesare Alfonso Rosazza; che si possa autorizzare la conseguente maggiore spesa di L. 370,050.80 e rendere esecutorio l'atto di sottomissione della Impresa stessa per l'esecuzione dei lavori dei quali trattasi;

3. Che meriti la superiore approvazione un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di opere di consolidamento della trincea Romanin, lungo il terzo tronco della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, fra le progressive 8496.45 e 8570.45, con annesso preventivo di spesa di L. 13,310.

><

Il Consiglio di Stato ha anche dato parere su di un'istanza, presentata dalla Ditta Gerolamo Ratto onde essere esonerata dalla multa contrattuale, nella quale sarebbe incorsa, per ritardata consegna di rotaie destinate alla stazione di Lecco.

><

Per il trasporto delle merci in Svizzera.

Sappiamo che il Consiglio Federale Svizzero, basandosi sulla Convenzione internazionale del 14 ottobre 1890, relativa al trasporto ferroviario delle merci, ha compilato un progetto di legge per regolare in Isvizzera i trasporti tanto per ferrovia che per battello a vapore.

><

Modificazioni d'orario.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito a domanda del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, ha disposto che con l'orario invernale, la partenza da Foggia del treno N. 943, venga anticipata di 20 minuti.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Per il trasporto di sansa vergine*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Società delle olierie e saponerie meridionali, diretta a conseguire che le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° novembre 1892, la concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, in partenza da qualsiasi stazione mediterranea e in destinazione di Taranto, Brindisi e Caserta, percorrenti almeno 41 chilometri su linee di quella rete. Nella nuova concessione però il quantitativo minimo da trasportarsi nel periodo concessionale dovrebbe essere ridotto da 1000 a 600 tonnellate.

(*Domande di rinnovazione*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda della Ditta Giuseppe Candiani, tendente ad ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° gennaio p. v., la concessione di cui fruisce per i suoi trasporti a vagone completo di silicato di soda, da Bovisa a Genova P. B. e Rivarolo Ligure. Ci consta che la predetta Ditta si è dichiarata disposta a portare il traffico minimo obbligatorio da 240 a 300 tonnellate, qualora siano ammessi alla concessione anche i trasporti per Genova-Santa Limbania.

(*Per il trasporto della torba*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche in nome e per conto di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha sottoposta all'approvazione governativa una proposta di modificazione della tariffa eccezionale N. 1001, P.V., allo scopo di modificarne l'intestazione in guisa che vengano ammesse al godimento dei prezzi della tariffa stessa (per quanto riguarda la torba) soltanto i trasporti di torba in natura, non compressa od in tritumi per uso di concime, ed esclusa quella da utilizzare come combustibile.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Manzocchi per la difesa contro l'Adda, fra i chilom. 36 e 38 della linea Colico Sondrio;

2. Progetto di rimboschimento della falda del monte Frito, lungo il tronco Limone-Vievola della linea Cuneo-Ventimiglia;

3. Convenzione con la Ditta Salvini per costruzione di muro a distanza ridotta, della linea Genova-Ventimiglia;

4. Transazione con l'Impresa Piatti pel compimento del tronco Guinadi-Borgotaro, della linea Parma-Spezia;

5. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Marino-D'Andrea e C. al ponte sul torrente Torbido — Progetto delle travate metalliche sui burroni Mulino e la Brace, lungo il tronco Briatico-Ricadi della linea Reggio-Castrocucco;

6. Progetto per la costruzione di una ferrovia economica (sistema Decauville) per il servizio interno della Salina di Volterra;

7. Transazione finale coll'Impresa Del Vecchio sul collaudo del 3° tronco, 1° lotto, della ferrovia da Lecco a Como;

8. Collaudo dell'Impresa Rizzi per la fornitura dei meccanismi fissi nelle stazioni fra Roma e Tivoli e fra Bugnara e Mandela, nella ferrovia Roma-Solmona;

9. Transazione finale coll'Impresa Rizzi, circa il collaudo dei lavori eseguiti pel 2° tronco, 1° lotto, della ferrovia da Lecco a Como.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Aretina. — *Stazione di Porta alla Croce.* — Il Consiglio Comunale di Firenze nella sua seduta del 29 novembre approvò la domanda di proroga di sei mesi, chiesta dal Governo, alla Convenzione del 20 dicembre 1890, per lo spostamento della ferrovia aretina e della stazione di Porta alla Croce.

Il Governo per questa concessione ha offerto in cambio la costruzione di cinque cavalcavia invece di cinque passaggi a livello che sarebbero stati di grande pericolo.

Ferrovia economica Napoli-Piedimonte di Alife. — Diamo alcuni particolari del progetto D'Aniello-Tessitore, per la ferrovia a scartamento ridotto, Napoli-Piedimonte d'Alife, che, come abbiamo annunciato nel n° 47 del nostro giornale, è stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Questo progetto ha incontrato il massimo favore fra i comuni interessati, che per la sua esecuzione avevano diretta una petizione al governo.

Secondo questo progetto la nuova linea movendo da Napoli presso il Tiro a segno sul prolungamento di via Faria, servirà direttamente, con stazioni proprie e talvolta comuni, i Comuni di Napoli, Secondigliano, Mugnano, Villaricca, Giugliano, Parete, Trentola, Lusciano, Ducenta, Aversa, Casaluce, Casalnuovo, Teverola, Santa Maria, S. Angelo, Piana di Caiazzo, Alvignano, Dragoni, Alife e Piedimonte, aventi una popolazione di circa 588,568 abitanti. Indirettamente servirà altri Comuni che si troveranno in un raggio d'influenza relativamente vicino, per una popolazione complessiva di 177,082 abitanti, e potrà pur giovare ad altri centri più lontani per una popolazione di 60,338 abitanti.

Il percorso della nuova ferrovia sarebbe di circa 71 chilometri. Lo scartamento di un metro fra asse ed asse delle rotaie; la pendenza massima quella del 30 per mille, nella tratta da Piana a Caiazzo; il raggio minimo per le curve sarà di m. 150.

Per la nuova linea si costrurrebbe un ponte sul Volturno, alla scafa di Caiazzo, in muratura a tre luci, della lunghezza di m. 100 e della larghezza di m. 6 tra le faccie interne dei parapetti, con impianto, pel binario, di rotaie e controrotaie in modo che possa servire anche al transito dei veicoli comuni. È pure compreso tra le opere da costruirsi un sottopassaggio della lunghezza di 40 metri per attraversare la strada provinciale di Caiazzo, nonchè circa 50 opere d'arte minori.

La massicciata sarà alta m. 0.35, con larghezza di m. 2.10 fra i cigli e m. 2.90 alla base, le traversine avranno m. 1.80 di lunghezza e le rotaie del tipo Vignolles, in acciaio, saranno del peso medio di 23 Cg. a m. l.

Secondo il progetto approvato la trazione sulla quale si fa assegnamento è a vapore, ma non è escluso che, elaborando il progetto definitivo, non si tenti di utilizzare la forza di motori idraulici da impiantarsi nei due siti di passaggio del Volturno, per sostituire un'altro sistema di trazione, ad aria compressa od elettrica.

La spesa prevista per la costruzione della ferrovia ascenderà a L. 6,106,000.

Progetto d'ampliamento della stazione di S. Zeno Folzano. — L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici un nuovo progetto di ampliamento della stazione di S. Zeno Folzano (linea Olmeneta-Brescia) per l'innesto nella medesima del tronco Piadena-Brescia, della linea Parma-Brescia-Iseo. Il progetto considera soltanto le opere strettamente necessarie al bisogno.

Il progetto stesso che dovrebbe approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità prevede una spesa complessiva di L. 102,979.17, delle quali L. 70,600 per lavori e L. 32,379,18 per materiale d'armamento. La Società propone di provvedere, mediante appalto a licitazione privata, alle opere murarie, ai movimenti di terra e anche alla fornitura della ghiaia occorrente per la massicciata dei nuovi binari, la posa dei quali verrebbe fatta in economia.

Tramvie elettriche a Milano. — In merito all'esperimento di tramvie elettriche che proponesi di fare a Milano, e che venne approvato, con recente voto, dal Consiglio Comunale di quella città, togliamo dalla *Lombardia* i seguenti particolari tecnici intorno al sistema di trazione elettrica che verrebbe adottato:

« Il sistema da adottare è quello con conduttura aerea, che è quasi il solo applicato in tutti gl'impianti d'America.

« Esso è già attuato anche in varie città europee, ad Halle, Brema, Stuttgardt. È stato adottato anche a Firenze e fra poco tempo sarà in azione a Genova, su due linee che attraversano il centro della città.

« La conduttura aerea consiste in un filo di rame sottile 7 millimetri teso sopra a ciascun binario, all'altezza di sei metri dal suolo. Il filo è sostenuto o da colonne in ghisa, con bracci che servono a portare anche le lampade per l'illuminazione pubblica, oppure mediante fili d'acciaio tesi trasversalmente la strada, come quelli già in uso, per sostenere le lampade ad arco della luce elettrica.

« Questo filo è in comunicazione coll'officina di produzione di elettricità dalla quale riceve la corrente.

« La corrente passa ai motori d'ogni singola carrozza a mezzo di una rotella di bronzo, che da un sottile braccio di legno, applicato alla parte superiore della carrozza, è tenuta aderente al filo conduttore di rame, strisciandovi sotto. La corrente dopo aver fatto agire il motore della carrozza passa nel terreno, a mezzo delle rotaie, e torna così all'officina dove un polo della dinamo è parimenti in comunicazione colla terra riassorbendo l'energia.

« Per mettere in moto una carrozza, il conduttore della tramvia non ha che a lasciare la corrente nel motore di cui è provvisto ogni carro, graduandone l'intensità a mezzo di opportuna manovella di facile manovra, in modo di ottenere la velocità necessaria. Colla stessa manovrando in senso opposto, può far avanzare o retrocedere la vettura, e quando questa è a rapidissima corsa arrestarla quasi istantaneamente — in casi in cui fosse necessario — cambiando di colpo il senso di rotazione del motore. Però l'arresto ordinario della carrozza si fa con un freno comune a mano, di quelli che sono attualmente in uso.

« Nella velocità della carrozza non v'è limite se non quello che deriva dalle condizioni della viabilità. Nel caso pratico però si calcola che essendo la velocità abituale delle vetture con trazione a cavalli di 7 chilometri all'ora comprese le fermate, quella delle vetture con trazione elettrica sarà portata a 10 chilometri all'ora, e volendolo anche più, in guisa da poter accrescere notevolmente il numero delle corse su una data linea, pur diminuendo il numero delle carrozze in esercizio.

« Non è tanto la velocità della corsa che fa aumentare il percorso delle carrozze per ogni ora, ma la soppressione delle fermate alle teste di linea, e il minor tempo impiegato a rimettere in moto la carrozza, quando è arrestata lungo la linea da qualche passeggiere.

« I motori di ogni carrozza sono di 15 cavalli effettivi all'incirca. Al momento della messa in moto della vettura, la forza richiesta supera però i 15 cavalli e raggiunge spesso i 20 e i 25 cavalli. La media del lavoro di trazione è però di 10 cavalli, sicchè per il servizio delle tramvie di Milano, comprese le nuove linee, si richiederanno da 1500 a 2000 cavalli circa alla stazione generatrice della corrente.

« Le carrozze per la tramvia elettrica non differiscono per nulla da quelle attualmente in uso: esse presenterebbero vari rilevanti vantaggi: anzitutto quello di poter fare più rapide voltate, essendo naturalmente di due metri e mezzo più brevi, per la soppressione dei cavalli; di essere illuminate a luce elettrica, riscaldate nell'inverno, e di poter venir mantenute in servizio anche dopo abbondanti nevicate e geli.

« La luce è data dalla stessa corrente elettrica che fa muovere la carrozza e dura anche quando questa è ferma. Il riscaldamento della vettura si ottiene portando ad elevata temperatura, per mezzo sempre della stessa corrente, dei fili metallici sottili, convenientemente nascosti sotto i sedili, oppure sul pavimento della vettura e protetti da ogni contatto coi passeggieri.

« Per ora non par possibile adottare la meno ingombrante conduttura sotterranea come s'è impiantata a Budapest, non avendosi ancora in Milano una rete sistemata di fognatura stradale ».

Ferrovia elettrica Varese-Robarello. — Il Comitato esecutivo per la costruzione della ferrovia Varese-Robarello da qualche tempo è entrato in trattative con una casa di Norimberga per la costruzione di tramvie elettriche e queste pratiche ebbero esito soddisfacente.

La casa stessa assumendo la fornitura del materiale per la costruzione della ferrovia da Varese a Robarello, si obbliga di fornire il materiale ricevendo in compenso delle azioni della società fino alla concorrenza della somma che ancora manca a completare il capitale occorrente.

In tal modo, raggiunto il capitale occorrente e trovata la società costruttice, non occorre più che la sanzione dell'assemblea degli azionisti per costituire definitivamente la società ed intraprendere la costruzione della ferrovia.

Il sistema di trazione elettrica sarà effettuato per mezzo della trasmissione aerea, sistema identico a quello che si è per esperimentare a Milano nelle tramvie della città.

Ferrovia economica Rimini-S. Marino. — Il progetto e la domanda di concessione per una ferrovia a scartamento di un metro, da Rimini alla Repubblica di S. Marino, di cui abbiamo dato ampia relazione, nelle nostre « Informazioni » del n. 47 del *Monitore*, presentato al Consiglio dei Lavori Pubblici, fu respinto. Il Consiglio addivenne a questa determinazione per ragioni di opportunità, pur ritenendo che tecnicamente, in massima, si sarebbe potuto approvare mediante lievi modificazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Austriache. — *Situazione delle ferrovie dello Stato.* — Il progetto del bilancio per il 1893, presentato dal ministro delle Finanze Steinbach, alla Camera dei deputati, porta un aumento di 9,950,000 fiorini ripartiti come segue:

Costruzione di strade ferrate dello Stato	f.	4,488,350
Partecipazione dello Stato alla costruzione di linee private	»	100,000
Esercizio delle strade ferrate dello Stato	»	5,362,710
Totale	»	9,951,060

I 5,362,710 fiorini comprendono una somma di 2,343,000 fiorini previsti al bilancio straordinario per acquisto di materiale, rinforzo della massicciata delle linee, riparazioni alle stazioni, ecc.

Il ministro delle Finanze conta sulle recenti riforme delle tariffe per coprire queste eccedenze di spese.

Ferrovie Germaniche. — *Costruzione d'una nuova stazione a Dresda.* — La Direzione generale delle strade ferrate dello Stato di Sassonia ha pubblicato il programma del concorso per la costruzione d'una nuova stazione principale a Dresda. La nuova stazione sorgerà in luogo dell'attuale

stazione per le linee di Boemia e sarà stazione di termine per tutte le linee, eccettuata la linea Lipsia-Rodenbach, per la quale non sarà che una stazione di passaggio.

Ferrovie Russe. — L'*Engineering* annuncia che si è progettato di prolungare fino a Kern, sul Mar Bianco, la strada ferrata attualmente in corso di costruzione in Finlandia, tra Wiborg e Ivensun. Questo progetto, se si realizza, congiungerà il mar Bianco al centro della Russia e procurerà ai governi del Volga un nuovo sbocco ai loro orzi e ai loro risi. La linea avrebbe 380 chilometri di lunghezza.

Notizie Diverse

Nuovo Regolamento pel servizio del Genio Civile. — Si assicura che l'on. ministro Genala sta studiando un nuovo Regolamento pel servizio del Genio Civile e pel Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Gli uffici del Genio Civile, il cui numero sarebbe diminuito, si distinguerebbero in ordinari e speciali, e sarebbero provinciali o interprovinciali. Ad essi verrebbero pure affidati i servizi tecnici, dipendenti ora da altri Ministeri.

L'alta sorveglianza sugli uffici del Genio Civile sarebbe esercitata dagli Ispettori o Ingegneri superiori di compartimento, i quali dovrebbero risiedere nel centro dei rispettivi compartimenti, con ufficio o personale proprio.

A questi Ispettori compartimentali sarebbero affidate le seguenti attribuzioni: revisione preventiva dei progetti e delle liquidazioni finali; visite continue ai lavori in corso di esecuzione; esame sopra luogo delle divergenze che insorgessero fra i direttori dei lavori e gli appaltatori; approvazione dei progetti e delle liquidazioni per somme inferiori alle 10,000 lire, e trasmissione al Ministero di quelli da 10 a 100,000, col voto perchè sieno da esso approvati senza sentire il Consiglio Superiore, ecc.

Così sarebbe resa più sollecita la trattazione degli affari.

Quanto al Consiglio Superiore, esso verrebbe sbarazzato di tutti gli affari minuti, ed avrebbe così modo di dedicarsi con maggiore attenzione alle questioni più importanti.

La bonifica di Burana. — Al Ministero dei Lavori Pubblici i rappresentanti delle Provincie di Ferrara, di Modena e di Mantova, e quelli dei Consorzi idraulici interessati, hanno stipulato il 25 novembre u. s. il contratto pei lavori della bonifica delle valli di Burana (1).

Ministero dei Lavori Pubblici. — I signori comm. Carlo Beroaldi e commendatore Emanuele Franco presero rispettivamente possesso dei posti di direttore generale delle opere idrauliche e di direttore generale dei ponti e strade, cui sono stati nominati con recente Decreto Reale.

Riapertura dello stabilimento metallurgico di Savona. — Il giorno 28 novembre, come si era preannunciato, venne riaperto lo stabilimento metallurgico di Savona, già Tardy e Beneck ed ora della Società di Terni. I lavori furono iniziati con la fornitura delle 15,000 tonnellate di rotaie che il Ministero dei Lavori Pubblici gli ha concesso onde assicurare il lavoro per un anno. Circa 600 operai furono assunti in servizio.

Trasporto di forza motrice a Milano. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto della Società italiana per condotte d'acque avente ad oggetto la creazione di circa 1800 cavalli di forza idraulica a Tornavento sul Ticino, e il suo trasporto a Milano col mezzo dell'elettricità.

Dedotte le perdite, saranno 1000 cavalli utilizzabili a Milano, e serviranno come un grande esperimento, che sarà poi seguito dalla utilizzazione di altri 34,000 cavalli di forza.

Una Esposizione universale a Lione nel 1894. — Incominceranno tra pochi giorni a Lione i lavori del grande edifizio della Esposizione internazionale e coloniale, che verrà inaugurata nel maggio del 1894 in quella primaria città industriale della Francia.

Il concessionario dei lavori dell'Esposizione, ing. Claret e l'antico Prefetto comm. Tharel, Presidente, assicurano che sarà l'Esposizione delle esposizioni, offrendo in un insieme studiato e ragionato tutti gli elementi di comparazione che si sien potuti trovare in quelle di Parigi, Londra e New-York.

Il progetto che è stato approvato, e che sarà messo naturalmente subito in esecuzione, è degno del Claret, che ha nel suo passato il *Ponte del Mezzogiorno* ed il *Carrage de Suresnes*. Il palazzo principale occuperà una superficie di 45,751 metri quadrati, e sarà di forma poligonale regolare avente un centro donde partono tutti i raggi, limitante tutte le nature dei prodotti esposti, come anche le nazionalità concorrenti.

Questa disposizione permetterà che tutti i prodotti siano metodicamente classificati e facilmente studiati, e offrirà a tutti gli espositori il vantaggio grandissimo di essere collocati nello stesso modo, con la certezza assoluta di essere tutti visitati dal pubblico. La volta del padiglione centrale avrà un'altezza di 55 metri. In questa guisa lo spettatore, situato all'altezza di 20 metri nel balcone del padiglione centrale, potrà osservare, in tutte le sue manifestazioni, l'industria moderna, svolgentesi su una superficie di 45,000 metri quadrati, ed abbracciare, d'un sol colpo d'occhio, le più belle produzioni industriali, disposte in una sala unica al mondo, avente 232 metri di diametro.

La forma poligonale permette altresì che si adoperino i *balconi continui*, i *trottoir qui marche*, avente l'altezza di metri 3 50 e l'illuminazione più brillante che nello stato dell'industria elettrica si possa oggi concepire.

La grande galleria delle macchine, che formava la meraviglia dell'Esposizione di Parigi del 1889, e che veniva considerata come una meraviglia di grandezza e di ardire, verrà di molto sorpassata in altezza e in dimensioni da quella di Lione, la quale sarà ancora più elegante d'aspetto, grazie alla sua forma ad arco e ad una disposizione tutta differente.

I promotori di questo avvenimento di pace e di prosperità contano molto sul concorso degli italiani.

Per la ripresa dei lavori dell'istmo di Panama. — Secondo il progetto presentato dal signor Hielard, del quale il *Monitore* ha parlato nei numeri scorsi, ecco quali sarebbero le principali disposizioni circa la ripresa dei lavori dell'istmo di Panama:

L'accordo passato tra la Colombia e la Compagnia del canale di Panama, vuole che i lavori vengano ripresi prima del febbraio 1893. Prima di tale epoca è necessario dunque costituire una nuova Società che si incarichi dell'impresa.

Il signor Hielard si è fatto il promotore di questa costituzione e si è messo d'accordo col liquidatore dell'antica Società, signor Monchicourt, per fare un appello al pubblico onde la nuova Società possa essere costituita prima del 31 dicembre p. v.

Il signor Monchicourt, porta all'attivo della nuova Società tutto l'attivo dell'antica: concessioni, lavori, materiali, ecc. In cambio la nuova Società accorda alla liquidazione dell'antica, il 50 per cento dei benefizi, con un prelievo del 5 per cento a profitto del nuovo capitale.

Il progetto del signor Hielard si divide in due parti essenziali; la prima riguarda il traforo della Cubra e la derivazione d'acqua dal Chagres. Per quest'opera occorrono 175 milioni, che verranno chiesti al pubblico. La seconda parte riguarda l'ultimazione del canale, che non presenta più, dopo ciò, difficoltà speciali.

Però se tutto ciò non si combina prima della fine di febbraio l'impresa andrà inesorabilmente perduta, ad eccezione che il Governo della Colombia accordi una proroga domandata dal Governo francese, al termine di concessione fissato.

(1) Vedi *Monitore*, numeri 41 e 48.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Progetto * di appalto di materiale metallico di armamento.

L. 11,600 per provvedere allo abbattimento dei massi pericolanti tra le stazioni di Ponte San Cono e di Bella Muro della ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 5800 per l'abbattimento dei massi pericolanti tra le stazioni di Sicignano e Polla della ferrovia da Sicignano a Castrocucco;

L. 4500 per il consolidamento della scarpata a monte fra le progressive 149.735 e 149.780 della linea da Sampierdarena al confine francese;

L. 4350 per provvedere alla riparazione dei guasti causati dalle pioggie ai manufatti situati ai chilometri 84.935, 88.917, 90.849, 93.857 e 93.699 della ferrovia Roma-Pisa;

L. 3200 pei lavori di sistemazione della trincea di San Colombano, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno;

L. 3100 per provvedere all'impianto di marciapiedi sul Corso Vittorio Emanuele II a Torino, lungo il muro di cinta delle officine di Torino P. S.;

L. 3000 per la riparazione di danni recati da alluvioni fra i chilometri 14.500 e 19.300 tra le stazioni di Torre del Greco e di Torre Annunziata-Città della ferrovia da Napoli ad Eboli;

L. 2900 per la costruzione di un casotto provvisorio in legname per riparare dalle intemperie la pompa del rifornitore della stazione di Ginosa, e per la costruzione in via definitiva del casotto stesso in muratura;

L. 1961 per lavori di sistemazione delle scarpate fra le progressive 149.581 e 149.598 della linea Genova-Confine francese;

L. 1330 per la esecuzione di lavori di sistemazione definitiva della frana al chilometro 13.890 della ferrovia da Voghera a Pavia;

L. 1270 per completamento della chiusura in alcune tratte della linea Oleggio-Pino, tra lo sbocco della galleria di Laveno e la stazione di Porto Valtravaglia;

L. 1200 per la costruzione di un parapetto in ferro, e completamento del tavolato metallico al ponte sul Canale Mandracchio 1°, al chilometro 3907 della linea Napoli-Porto.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 46,000 per sistemazione scoli d'acqua dal km. 12.652 al km. 19.300 fra Torre del Greco e Torre Annunziata;

L. 9660 per costruzione Galleria artificiale in prosecuzione della Galleria Rollanda fra Santuario e Sella;

L. 5500 per impianto della illuminazione a gas nella stazione di Ivrea;

L. 4300 per la costruzione di una casa cantoniera semplice presso la stazione di Taranto;

4. — Gare aggiudicate.

Ministero dei Lavori Pubblici (26 novembre). — Fornitura dei meccanismi fissi, e cioè di cinque segnali a distanza colle relative trasmissioni, una piattaforma girevole di metri 15, una grue di sollevamento da 6 tonnellate, dieci cancelli in ferro, un serbatoio di lamiera a fondo sferico della capacità di mc. 50, di tre grue idrauliche e di una sagoma di controllo per vagoni, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro-Guinadi della linea Parma-Spezia, fu aggiudicata in Padova definitivamente, col ribasso del 20.15 0[0, sul prezzo d'asta di L. 33,000, alla Società veneta, ex Rocchetti (Vedi n. 46).

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (adunanze del Comitato 24 e 25 novembre):

Con la Ditta Dufour e Bruzzo di Genova per fornitura di Cg. 25,000 di grasso composto per i veicoli durante la stagione invernale;

Con la Ditta Vincenzo Fantoni e figlio di Alessandria per impianto e manutenzione siepi lungo la ferrovia Campiglia-Piombino;

Con la Ditta Taverna Luigi di Alessandria per somministrazione di sabbia vagliata dalla Bormida ad uso delle locomotive dal 1° luglio 1892 al 30 giugno 1893;

Con la Ditta Allegri Carlo di Signa per costruzione di un muro di sostegno lungo la cava d'argilla dei F.lli Bitossi al km. 23.982 della linea Firenze-Pisa;

Con la Ditta Magnani G. B. di Torino per appalto di opere di consolidamento e di riparazione del viadotto detto delle Gorgie fra Meana e Chiomonte;

Con la Ditta Carrera Luigi di Torino per fornitura di 2000 tenditori completi per carri;

Con la Ditta Zanoletti Ferdinando di Milano per fornitura di Kg. 100,000 di zinco in lamiera;

Con la Ditta Bavone Giovanni di Montepescali per consolidamento delle 4 trincee fra le stazioni di S. Giovanni d'Asso ed Asciano;

Con la Ditta De Rosa Ferdinando di Napoli per costruzione galleria artificiale fra le stazioni di Balvano e Bellamuro;

Con la Ditta G. Servettaz di Savona per provvista in opera di cabine ed apparecchi idrodinamici per manovre segnali e scambi sulla linea Genova-Pisa;

Con la Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 17,800 piastre speciali doppie in ferro per armamento.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (10 dicembre, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la rinnovazione della condottura dell'acqua Felice, detta del Tritone, ed alla soppressione dei castelli di distribuzione denominati di Barberini e di S. Carlo. Importo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali 28 dicembre, ore 11 ant.

Prefettura di Rovigo (10 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi di ributto, imbancamento e difesa frontale dell'argine destro del Po di Venezia in località Coronella del Campo nel Comune di Taglio di Po. Importo L. 50,470. Cauzione provvisoria L. 3000.

Prefettura di Piacenza (14 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi occorrenti a riparare con sassaia un tratto di scarpata subacquea (m. 430). Importo L. 41,086. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Allumiere — Roma — (20 dicembre, ore 10 antim., definitivo). — Appalto dei lavori di risanamento del Comune di Allumiere, relativo alla fognatura, selciatura e condotta d'acqua. Importo ridotto L. 66,167.50 (V. n. 43 e 47).

Municipio di Casteltermini — Girgenti — (20 dicembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della fognatura generale per Casteltermini. Importo lire 83,100. Cauzione provvisoria L. 8310. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Napoli — (14 dicembre, ore 2 pomer., unico e definitivo). — Fornitura di kg. 3600 di **rame**, in filo sagomato, per proietti da cm. 7 e 9 a L. 2 il kg. Cauzione L. 720. Consegna in giorni 50.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (16 dicembre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Fornitura di tonnellate 125 di **acciaio** Martin-Siemens in lamiere sottili. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

16 dicembre. — **Società di Monteponi.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1[2 pom. nella sede della Società in Torino, via Lagrange, 7.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 26	10bre 3
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 663	659.50
» » Mediterranee	» 539	538
» » Sicule.	» 618	626
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 345	300
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 554	553.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 281	283
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 300	294.50
» » Centrale Toscana. . .	» 519	519
Obbligazioni Ferrovie Mediterranee 4 0/0 . .	» 450	450
» » Meridionali	» 303.50	303.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 303	304
» » » serie *B*. . . .	» 305.50	306
» » » 1879	» 303.50	302.50
» » Pontebba	» 463	463.50
» » Nord-Milano	» 264	264.50
» » Meridionali Austriache.	» 333	334
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102.50	102.60

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 32ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	982.227 80	49.777 33	327.699 31	1.424.944 85	5.320 23	2.789.969 52	4.226 00
1891	949.807 50	42.719 35	391.151 36	1.465.987 41	12.672 68	2.862.338 30	4.204 00
Differenze nel 1892	+ 32.420 30	+ 7.057 98	— 63.452 05	— 41.042 56	— 7.352 45	— 72.368 78	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	32.550.266 30	1.512.050 44	11.147.819 01	42.736.919 81	470.640 63	88.417.696 19	4.226 00
1891	33.579.550 50	1.525.722 76	12.134.405 15	42.174.828 93	439.159 13	89.853.666 47	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.029.284 20	— 13.672 32	— 986.586 14	+ 562.090 88	+ 31.481 50	— 1.435.970 28	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	67.908 20	1.645 67	21.449 74	101.917 59	122 87	193 044 07	1.163 78
1891	65.846 60	1.526 77	20.068 81	106.599 65	1.298 77	195.340 60	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2,061 60	+ 118 90	+ 1.380 93	— 4.682 06	— 1.175 90	— 2.296 53	+ 146 27
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	2.035.591 78	50.445 56	643.906 26	3.079.661 50	91.313 72	5.900.918 82	1.049 34
1891	2.072.609 85	51.008 56	630.327 82	3 147.094 02	67.567 06	5.968.607 31	1.002 78
Differenze nel 1892	— 37.018 07	— 563 00	+ 13.578 44	— 67.432 52	+ 23.746 66	— 67 688 49	+ 46 56

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade.	553 45	585 59	— 32 14
riassuntivo.	17.879 16	18.403 37	— 524 21

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	3.655 15	3.607 70	+ 47 45	144.160 45	142.064 92	+ 2.095 53
Merci	961 10	994 40	— 33 30	28.583 30	26.638 83	+ 1.944 47
Prodotti indiretti	» »	» »	» »	10.110 95	10.063 19	+ 47 76
Totali	4.616 25	4.602 10	+ 14 15	182.854 70	178.766 94	+ 4.087 76

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Novembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,512.20	15,102.15	1.270.80	833.15	2,618.45	3,085 60	4,733.40	4,512.20	2,425.65	5,418.40	2,745.60	1.085.60
Bagagli e Cani.	141.80	172.85	28 55	6.50	31.10	2.85	47.25	61.45	37.40	40.35	30.15	5.15
Merci a G. V. e P. V. Accel.	949.55	3,369.65	137.45	203.85	641.05	28.45	143.15	410.30	418.25	511.25	318.45	81.60
Merci a P. V..	4,881.25	6,260.60	760.20	1,514.80	1,097.40	79.60	2,469.25	1,149.50	1,342.60	1,981.40	1,260.40	294.45
Totali	10,484.80	24,905.25	2,197.00	2,558.30	4,383.00	3,196,50	7.393.05	6.133.45	4,223.90	7,951.40	4,354.60	1,466.80

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi (4) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
	via Boulogne . .	158 50	110 30								
Milano	via Calais	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
	via Boulogne . .	173 85	122 90								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	179 15	124 75								
Via Genova											
Livorno	via Calais	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	202 05	140 80								
Firenze	via Calais	214 30	149 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	209 45	146 —								
Roma	via Calais	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	241 15	168 15								
Napoli	via Calais	276 85	193 —	205 60	142 —	6 mesi (**)	472 50	347 95	—	—	—
	via Boulogne . .	272 —	189 75								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	216 75									
Roma	via Calais	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	256 —	178 55								
Napoli	via Calais	291 80	203 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	286 95	200 25								
Brindisi	Via Napoli – via Calais	322 85	225 20	251 60	174 20	6 mesi (*)	537 25	393 30	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	318 —	221 95								
	Via Bolog. – via Calais	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
	Via Bolog. – via Boul.	294 80	205 70								
Messina	Via Napoli – via Calais	366 25	256 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	361 45	253 50								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti superiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cinta, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1. 2. cl.
				(*)		1. cl.		
Londres Ch.-Gross	Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . .	—	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres.	—	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich).	Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .		*Déjeun.*						
(ora francese) .	Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 48 a.
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 59 p.	2 20 p.	—		—	1 58 a.	6 40 a.
	Par.	12 51 p.	2 23 p.	—		—	1 50 a.	6 45 a.
Amiens	Arr.	2 38 p.	3 59 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
	Par.	2 43 p.	4 04 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
			Pranzo	*Pranzo*				
	Par.	—		7 25 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	—		8 07 pomer.		—	7 15 a.	1 13 p.
				1.2.cl.(A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	—		9 — p.	9 10 p.	—	9 — a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	—		2 02 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	6 43 p.
Genève	—	—		—	8 56 a.	—	11 47 p.	—
Evian	—	—		—	11 07 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	—		6 37 a.	7 58 a.	—	10 41 p.	11 55 p.
Chambéry	—	—		6 59 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 10 a.
Modane	—			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino	—	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino.	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara	—	—	—	4 28 p.	9 41 p.	—	—	10 30 p.
Milano.	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 30 a.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo. . .	—	—	—	11 13 p.	8 37 a.	—	—	4 18 p.
Pisa.	—	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 27 p.
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 15 p.
Napoli.	—	—	—	1 26 p.	6 34 p.	—	—	7 — a.
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino.	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona	—	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi. . . .	—	—	—	—	10 — p.	—	—	6 15 p.
Firenze	—	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli.	Arr.	—	—	—	6 34 p.	—	—	1 26 p.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori per Aix-les-Bains, Chambéry, Modane e l'Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	Club-Train	1.2. cl.	
Napoli.	Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma	—	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi. . . .	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino.	Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
			(B)					
Brindisi.	Par.	—	2 — a		—	—	6 40 a.	
Napoli.	—	8 30 a.	2 45 p.		—	—	10 35 p.	
Roma	—	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	—	4 54 a.	—	—	2 32 p.	
San-Remo. . .	—	7 16 p.	—	8 50 a.	—	—	12 12 p.	
Genova	—	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino.	Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	8 — a.	10 30 a.	—	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	11 30 a.	—	—	—	8 55 p.	
Torino.	Arr.	8 15 a.	1 30 p.	—	—	—	10 47 p.	
Torino.	Par.	8 35 a.	2 12 p.	—	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	5 30 p.	—	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 42 p.	8 16 p.	—	—	—	5 02 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.	—	—	—	5 26 a.	
Evian	—	1 10 p.	5 55 p.	—	—	—	—	
Genève	—	3 05 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
							1.2. cl.	1.2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 43 a.	—	—	—	11 36 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 54 a.	6 45 a.	—	—	—	5 34 p.	5 54 p.
		1. 2. cl.		1. cl.				
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	6 59 antim.		9 12 a.	—	Club-Train	6 44 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	7 40 antim.		9 55 a.	—	1a cl.	7 25 p.	
					(**)		*Pranzo*	
				1. 2. cl.	1. 2. cl.			
	Par.	8 — antim.		10 20 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	9 45 a. *Déjeu.*		12 06 p.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
	Par.	9 50 antim.		12 26 p.				
Boulogne-Gare . .	Arr.	11 35 antim.		2 07 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
	Par.	11 27 antim.		2 09 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) .	Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Maritime .					3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) .	Par.	12 45 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 30 pomer.		5 50 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2 antim. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6 40 a.

(**) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a cl. che per Calais e l'Inghilterra.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.40 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.24 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 63.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina

Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia d'*oro* ed una d'*argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *Medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9), la Giurìa le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giurìa per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880, per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale* ed *Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornal d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi la prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

LA PERSEVERANZA

è il Giornale che offre i maggiori vantaggi pel pubblico congiunti colla maggior convenienza di prezzo.

Tiratura importante in continuo aumento. — Esce il mattino, e si spedisce colle prime corse ferroviarie: non può quindi essere prevenuta da nessun altro giornale.

LA PERSEVERANZA informa sollecitamente, coi telegrammi ufficiali e coi molti telegrammi suoi particolari, che giungono sino a tarda ora della notte, di tutti i fatti notevoli.

LA PERSEVERANZA con articoli e corrispondenze particolari, dovuti a scrittori competenti di prim'ordine, ritrae con fedeltà, e illustra con considerazioni e commenti il movimento politico, economico, finanziario, scientifico, artistico e letterario dell'Italia e dell'estero.

LA PERSEVERANZA pubblica racconti, romanzi, fra cui molti originali, espressamente scritti per il Giornale, varietà, ecc., scelti in modo che riescano per le famiglie una lettura dilettevole e sana.

LA PERSEVERANZA si dedica con cura a tutto ciò che s'attiene all'agricoltura, la quale costituisce uno dei maggiori interessi del nostro Paese.

LA PERSEVERANZA dà notizie, con corrispondenze o telegrammi, delle corse di cavalli e di tutte le varietà dello *Sport:* scherma, ginnastica, velocipedismo, regate, ecc., ecc.

LA PERSEVERANZA richiama l'attenzione del pubblico sull'importanza della sua **Rubrica Commerciale,** diretta da un personale speciale, pratico, intelligente e disinteressato. Con rassegne e telegrammi quotidiani essa ragguaglia sull'andamento delle Borse e dei Mercati dell'Interno e dell'Estero. Espone i prezzi degli effetti pubblici, dei valori finanziari e industriali, delle Sete, dei Cotoni, dei Cereali, dei Coloniali, Spiriti, Carboni, Olii e Petrolii, ecc., ecc., permodochè chi è abbonato al Giornale non ha bisogno d'incontrare altre spese per essere esattamente e prontamente informato.

LA PERSEVERANZA **è il giornale di *maggior formato*** e nello stesso tempo il

più a buon mercato,

perchè, mentre in **Milano** *costa solamente* **L. 18** *all'anno*, fuori di Milano, in **tutto il Regno,** non *costa che* **L. 22** *all'anno.*

Si inviano Numeri di saggio **Gratis** a chi ne fa domanda.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officiels des chemins de fer, paraissant depuis trente-neuf ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissaint toutes les semaines)	Fr.	» 75
L'Express-Rapide (Indicateur des trains de vitesse) *imprimé en gros caractères.* . .		» 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français		1 50
Livret-Chaix continental 2 v. services étrangers		2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau		» 40
Livret-Chaix spécial des Environs (sans les plans coloriés)		» 40
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte		» 50
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris avec dix plans coloriés.		1 »

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Recentissime pubblicazioni:

G. HUMBERT

TRAITÉ COMPLET DES CHEMINS DE FER

Historique et organisation financière - Construction de la plate-forme - Ouvrages d'art - Voie - Stations - Signaux - Matériel roulant - Traction - Exploitation - Chemins de fer à voie étroite - Tramways.

3 vol. in-8°, avec 70 gravures, 1891. - L. **55.**

H. MATHIEU

MANUEL DU CHAUFFEUR-MÉCANICIEN ET DU Propriétaire d'Appareils à vapeur

Un vol. in-8°, avec 409 grav., 1890. - L. **18.**

E. PONTZEN

PROCÉDÉS GÉNÉRAUX DE CONSTRUCTION
TRAVAUX DE TERRASSEMENT, TUNNELS
DRAGAGES et DÉROCHEMENTS

Un vol. in-8°, avec 234 grav., 1891. - L. **27.**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere.*

FRATELLI PASTORI

FABBRICA DI
LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI

TORINO

Via Finanze, Num. 13.

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 10 Dicembre 1892. NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° novembre 1892 (1).

I. — LINEA LECCO-COLICO.

Tronco Lecco-Bellano. — Ultimato ed in esercizio dal 1° luglio del corrente anno.

Tronco Bellano-Colico. — *Movimenti di terra*: Parte eseguita: in rialzo mc. 50,800, in iscavo mc. 40,386, in totale mc. 91,186; parte da eseguirsi: in rialzo mc. 117,160, in iscavo mc. 60,664, in totale mc. 177,824. Totale generale mc. 269,010. Il lavoro fatto corrisponde a 34\|100 del totale, con un aumento di 9\|10 su quello del mese precedente.

Opere d'arte: Sopra 54 opere comprese nel tronco, ne sono in costruzione n. 31, di cui 3 di luce da m. 3 a 10 e n. 6 viadotti. Il lavoro fatto corrisponde a circa 35\|100 del totale, con un aumento di 23\|100 sul lavoro del mese precedente.

Gallerie: Si lavora a tutte le gallerie, e la parte fatta è la seguente:

Scavo in piccola sezione . .	ml. 1324
» in grande » . . .	» 963
» in strozzo	» 641
Muratura in calotta	» 332
» dei piedritti . . .	» 142

La parte fatta corrisponde a 25\|100 del totale, con un aumento di 19\|100 su quello del mese precedente.

Case cantoniere: Il lavoro fatto per le case cantoniere corrisponde a 60\|100 del totale, con un aumento di 19\|100 su quello del mese precedente.

Stazioni e fermate: Nessun lavoro d'importanza è stato eseguito nel mese. I lavori della fermata di Dorio sono eguali a quelli del mese precedente. Il lavoro fatto corrisponde a poco più di 5\|100 del totale.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

Tronco Rocchetta Melfi-Rionero. — Ultimato ed aperto all'esercizio fino dal 10 agosto del corrente anno.

(1) Vedi *Stato dei lavori* al 1° ottobre 1892 nel n. 46.

Tronco Rionero-Potenza. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo mc. 18,750, in scavo mc. 27,500, totale mc. 46,250; parte da eseguirsi: in rialzo mc. 335,250, in scavo mc. 587,500, totale mc. 922,750. Totale generale mc. 969,000. Nessun sensibile aumento si è verificato sul lavoro del mese precedente.

Opere d'arte: Delle 132 opere d'arte comprese nel tronco, sono in costruzione n. 2 ponticelli e 4 viadotti, con poco aumento sopra il lavoro del mese precedente.

Gallerie: È ultimata la galleria Giardiniera ed in costruzione la grande galleria di Appennino. Di questa sono fatti i seguenti lavori:

Scavo in piccola sezione . .	ml. 1237
» in grande » . . .	» 970
» in strozzo	» 671
Rivestimento in calotta. . .	» 1121
» dei piedritti . .	» 794
Arco rovescio	» 915

Case cantoniere: Il lavoro delle case cantoniere è fatto per 16\|100 del totale, con 13\|100 d'aumento su quello del mese precedente.

Stazioni e fermate: I lavori continuano ad essere limitati alle stazioni di Acerenza e di Avigliano, ed anche in queste le opere fatte si riducono a poca importanza.

Armamento: Sono distesi ml. 511 di massicciata per primo strato.

III. — LINEA ROCCHETTA MELFI-GIOIA DEL COLLE.

Ultimata ed aperta all'esercizio il 1° agosto del corrente anno.

IV. — LINEA SULMONA-ISERNIA.

Tronco Sulmona-Cansano. — Ultimato ed aperto all'esercizio il 18 settembre del corrente anno.

Tronco Cansano-Isernia. — *Movimenti di materie:* Parte eseguita: in rialzo mc. 24,700, in iscavo mc. 77,500, totale mc. 102,200; parte da eseguirsi: in rialzo mc. 596,300, in scavo mc. 773,500, totale mc. 1,369,800. Totale generale mc. 1,472,000. Il lavoro fatto è di poche migliaia di metri cubi su quello del mese precedente.

Opere d'arte: Sono in parte ultimate ed in parte in corso di costruzione n. 25 opere d'arte, di cui n. 18 pon-

ticelli di luce da m. 1 a m. 10, e n. 7 viadotti. Il lavoro fatto si è accresciuto durante il mese di 3|100.

Gallerie: Sono in corso le gallerie Innominata, Dirupo, Maiella, Inghiottitore e Montepagano, le quali misurano la complessiva lunghezza di m. 7,278, dei quali sono eseguiti:

Scavo in piccola sezione . .	ml. 3943
» in grande » . .	» 3575
» in strozzo	» 3137
Muratura in calotta . . .	» 3289
» dei piedritti . .	» 2828
Arco rovescio	» 1199

Il lavoro fatto corrisponde a circa i 35 100 del totale, con un aumento di 17|100 su quello del mese precedente.

Case cantoniere: Sono fatte per 17|100 del totale, con un aumento di 2|100 sul lavoro del mese precedente.

Stazioni e fermate: Poco lavoro si è eseguito nel mese di ottobre p. p.

Opere di consolidamento: È ultimata un'opera di consolidamento ed un'altra è in corso di esecuzione.

Strade di servizio: Questi lavori procedono attivamente.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

Continuano le operazioni di tracciamento e di esproprio. Nella esecuzione dei tracciamenti si è riconosciuta l'opportunità di varie rettifiche, le quali ne migliorano le condizioni e ne accorciano d'alcun poco lo sviluppo.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul settimo Esercizio — 1891-92

(*Cont. e fine — Vedi n. 48 e 49*).

Linea Avellino-Rocchetta S.' Antonio.

Tronco Avellino-Paternopoli (apertura ottobre 1893, lunghezza km. 27). — Vennero proseguiti attivamente gli scavi delle trincee e la formazione dei rilevati, di modo che, al 30 settembre scorso, il corpo stradale era quasi ultimato, i manufatti minori ed i fabbricati erano eseguiti per circa due terzi.

Sulla prima tratta, da Avellino a Montemiletto, le opere d'arte speciali si possono dire completamente ultimate; sulla tratta restante da Montemiletto a Paternopoli, dove esistono importanti manufatti, fra cui citiamo il ponte in ferro sul Calore, di tre campate della luce di 95 metri ognuna, esse sono tutte fondate, la maggior parte hanno le spalle e le pile costrutte fino al piano d'imposta e le rimanenti in corso di costruzione.

Delle otto gallerie esistenti su questo tronco, quattro sono completamente ultimate, compresevi le due maggiori di Montefalcione e Parolise; tre perforate ed in corso di ultimazione, e solo per quella di Montemiletto, lunga m. 634, al 30 settembre restavano ancora da perforarsi m. 289.

Si continuò finalmente a lavorare con attività alle opere di consolidamento, come muri di sostegno, rivestimenti delle scarpate e opere di drenaggio.

Tronco Paternopoli-S. Angelo (apertura ottobre 1895, lunghezza km. 34). — Nel giugno scorso si addivenne all'appalto della tratta da Paternopoli a Montemarano, lunga km. 11, ed i movimenti di terra sono già iniziati in diversi punti.

Fra breve si procederà pure all'appalto delle tratte rimanenti; intanto però abbiamo provveduto perchè, in località opportuna, si avesse da impiantare una fornace per la fabbricazione dei mattoni che avranno ad occorrere per la costruzione dei fabbricati ed il rivestimento delle gallerie.

Tronco Conza-Monteverde (apertura ottobre 1895, lunghezza km. 28). — Sulla prima tratta da Monteverde a Monticchio, della lunghezza di km. 6, già appaltata da più di un anno, i lavori procedono con attività. — L'unica galleria di Pietra dell'Oglio, lunga m. 352, al 30 settembre era perforata per m. 213.

Sulla tratta rimanente da Monticchio a Conza, non si addivenne ancora all'appalto dei lavori, essendosi ritenuto opportuno provvedere innanzi tutto all'impianto di una strada di servizio, armata di binario fino a Conza, in prolungamento di quella già esistente da Rocchetta a Monticchio, stante l'assoluta deficienza di comunicazioni; ed alla costruzione delle case di guardia e dei fabbricati viaggiatori, affinchè possano servire durante il periodo dei lavori all'alloggio del personale dirigente della Società e delle imprese.

Tronco S. Angelo-Conza (apertura ottobre 1897, lunghezza km. 15). — Questo tronco, fra tutti quelli concessi alla nostra società con la convenzione 21 giugno 1888, è l'ultimo da aprirsi all'esercizio, ed a quell'epoca, mancando ancora quasi cinque anni, non si è creduto opportuno di iniziarne, fino ad ora, la costruzione, la quale richiederà un tempo assai meno lungo.

Si sta intanto studiandone il progetto di dettaglio, ultimato il quale si potrà provvedere ai relativi appalti.

Linea Roma-Viterbo con diramazione da Capranica a Ronciglione
(apertura dicembre 1894).

Tronco Trastevere-Cavalleggeri (lunghezza km. 3.240). — La linea Roma-Viterbo, di cui ottenemmo la sub-concessione con R. Decreto 28 aprile 1889, doveva far capo alla stazione di Roma Cavalleggeri ed essere poi allacciata con le altre ferrovie convergenti a Roma mediante la progettata linea di circonvallazione attorno a Roma. Senonchè, per ostacoli di varia natura, il Governo avendo rinunciato per il momento alla sua costruzione, era del massimo interesse per la nostra Società, onde evitare il danno di avere la Roma-Viterbo isolata dalla nostra rete, che fosse costrutto almeno il tronco Cavalleggeri-Trastevere, che ne è il naturale prolungamento. D'accordo perciò col Consorzio della Roma-Viterbo, abbiamo domandato ed ottenuto la sub-concessione di questo tronco, agli stessi patti della convenzione 20 aprile 1889 allora stipulata, compreso quindi il sussidio di L. 3000 al chilometro per anni 70, con aggiuntavi soltanto la facoltà di riscatto nel Governo, in qualsiasi epoca, mediante il pagamento di una somma corrispondente all'importo della costruzione.

Con questa clausola noi ci siamo assicurata la restituzione del capitale investito in questa breve tratta, poichè in un avvenire non troppo lontano la linea di cintura intorno a Roma dovrà pure essere costruita e di conseguenza riscattata la Trastevere-Cavalleggeri. Intanto coll'aver messo in comunicazione col resto della rete la linea di Viterbo, lunga poco meno di 100 chilometri, e colle facilitazioni che ne derivano nei rapporti del servizio in genere, crediamo d'ottenere un vantaggio superiore all'interesse del capitale in disimborso.

La relativa convenzione, stipulata il 23 dicembre 1891, venne approvata con Decreto Reale N° 756 del 24 stesso mese. Successivamente con Decreto Ministeriale del 13 gennaio 1892 venne reso esecutorio il progetto del tronco stesso già rassegnato fin dal 31 luglio 1891, e poco dopo si incominciarono i lavori.

Il tronco Trastevere-Cavalleggeri si distacca dall'estremo verso S. Paolo della stazione di Trastevere, sottopassa il colle del Gianicolo con una galleria lunga m. 1149 e fa capo alla stazione di Cavalleggeri.

I lavori sono ora a buon punto, il corpo stradale è compiuto per circa 8|10, i fabbricati sono già tutti iniziati e così le opere d'arte; la galleria del Gianicolo è già scavata per m. 437.

Tronco Cavalleggeri-Bracciano (lunghezza km. 40). — Nella prima tratta fino a Cesano lunga km. 23 trovansi ultimati tutti i lavori, tranne il fabbricato viaggiatori di Porta Cavalleggeri, il viadotto sulla valle del Gelsomino costrutto fino all'imposta dei volti, l'armamento e la massicciata. Nella rimanente tratta da Cesano a Bracciano sono pressochè compiuti i movimenti di terra e le opere minori, nei fabbricati si stanno ponendo in opera i serramenti.

Tronco Bracciano-Viterbo (lunghezza km. 43). — I relativi lavori quantunque appaltati soltanto nello scorso maggio sono già in piena attività. Ovunque sono iniziati tanto i movimenti di terra per lo scavo delle trincee e per la formazione dei rilevati, quanto la costruzione dei fabbricati e dei manufatti minori che sono 113 con una luce complessiva di m. 226.

Le opere d'arte speciali costituite da 10 viadotti in muratura di cui il maggiore ha 9 archi di m. 14 di luce, non presentano una notevole importanza, e trovansi già tutte in costruzione.

Le gallerie sono in numero di tre, di cui la più importante è quella artificiale in prossimità alla città di Viterbo lunga m. 426, che verrà costruita a doppio binario per l'eventuale prosecuzione della linea verso Siena. — Al presente è incominciato soltanto lo scavo in avanzata di quella di Bracciano, lunga m. 446, dall'imbocco verso Roma ed al 30 settembre se ne erano perforati m. 275.

Diramazione Capranica-Ronciglione (lunghezza km. 8). — I lavori di questo tronco vennero appaltati soltanto verso la fine di giugno, perciò sono appena cominciati i movimenti di terra e gli scavi di fondazione per alcuni manufatti minori i quali sono in numero di 22 della luce complessiva di m. 56.

Di opere d'arte di uua certa importanza non havvi che un solo viadotto in muratura a 7 luci di m. 18 ciascuna, per l'attraversamento del vallone di Ronciglione, del quale sono in corso i lavori di fondazione.

Linea Varese-Porto Ceresio.

(Lunghezza km. 14.500 — apertura dicembre 1894).

Nella Relazione dello scorso anno vi abbiamo informato che la nostra Società presentò fino dal gennaio 1891 il progetto esecutivo della linea Varese-Porto Ceresio, domandandone in pari tempo la concessione di costruzione e di esercizio.

Tale linea non è che il prolungamento della attuale Milano-Gallarate-Varese, e ne sarà un utile complemento, mettendola in comunicazione con una ridente e popolosa vallata, dove si trovano rinomate cave di pietra, col nostro confine svizzero e con Lugano ed il suo lago.

La nostra domanda ottenne favorevole accoglimento, ed il 23 dicembre 1891 venne stipulata la relativa convenzione che fu sanzionata il giorno successivo, con R. Decreto N. 760.

Come per la Trastevere-Cavalleggeri così per la Varese-Porto Ceresio fu espresso il patto del riscatto per parte del Governo; anzi fu il Governo che volle riservarsi la facoltà di optare per il riscatto anche prima del trentennio stabilito dalla legge, e cioè fino dalla scadenza del primo periodo dell'esercizio. Di questa facoltà, per necessità di cose, si varrà indubbiamente nel caso dell'eventuale cessazione del nostro contratto, e mentre quindi abbiamo la convinzione di essere reintegrati del capitale impiegato nella costruzione della Varese-Porto Ceresio, il maggior traffico che si svilupperà sulla Milano-Varese, il traffico proprio della nuova linea e il sussidio di L. 3000 al chilometro per anni 70, ci permettono di sperare in una conveniente rimunerazione del capitale stesso.

La ferrovia è lunga km. 14,500, ha curve di raggio variabile fra i 300 ed i 1000 metri e raggiunge pendenze di quasi il 20 0|00, rese necessarie dal forte dislivello esistente fra Varese ed il Lago di Lugano, dove la ferrovia fa capo ad una stazione terminale che venne progettata quasi parallela alla sponda del lago, affinchè possa servire anche per l'imbarco sui piroscafi.

Le opere più importanti che si riscontrano sulla linea sono una galleria lunga m. 319 ed un ponte-viadotto sul fiume Olona a 10 luci di m. 15 ciascuna.

Il 12 maggio 1892 essendo stato approvato con Decreto ministeriale il progetto esecutivo della linea, si iniziarono tosto le pratiche espropriative dei terreni che saranno occupati dalla nuova Ferrovia, pratiche che non possono essere condotte molto celeremente stante la grande suddivisione della proprietà in quei luoghi. Ora però sono terminati i lavori di campagna, sono in corso i lavori di fondazione del viadotto sull'Olona e si stanno sviluppando i progetti d'appalto di tutta la linea.

§ 2. — Linee che si costruivano per conto del Governo.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Coll'apertura all'esercizio del tronco Vernante-Limone venne esaurito l'incarico affidatoci dal Governo per la costruzione di questa linea, ed avendo il R. Ispettorato Generale fin dallo scorso marzo incaricata la direzione governativa di eseguire gli studi della tratta Tenda-Ventimiglia, la nostra Società fece alla medesima la riconsegna del servizio relativo e da quell'epoca non vi ha più ingerenza alcuna.

Linea Parma-Spezia.

Come voi sapete, fin dal 1886, il Governo ci affidò la direzione dei lavori della ferrovia Parma-Spezia, i quali, per un periodo abbastanza lungo, procedettero assai bene e ci permisero di aprire in breve tempo i tronchi da Fornovo a Ghiare, da Spezia a Pontremoli, di ultimare la tratta Pontremoli-Guinadi e di spingere a buon punto i rimanenti lavori, non ostante alcune difficoltà sorte nell'esecuzione della grande galleria del Borgallo.

Senonchè, venendo sempre più ristretta dall'ingerenza governativa quella libertà d'azione che era indispensabile alla nostra Società per il compimento di così importanti lavori, abbiamo creduto di non poter rimanere più oltre nella situazione che ci era fatta e ripetutamente domandammo al Governo di volerci sollevare da quell'incarico; il che ci fu accordato soltanto col 1° febbraio scorso, giorno dal quale fummo esonerati dalla dirigenza tecnica ed amministrativa della linea Parma-Spezia.

Bilancio.

Dal prodotto di L. 111,499,872,95, ricavato dall'esercizio della rete principale, debbono, come ben sapete, dedursi le seguenti quote: il 27 1|2 0|0 allo Stato ed il 10 0|0 pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e pei fondi di previdenza.

Rimane così alla Società il 62 1|2 0|0 del prodotto, cioè L. 69,687,420.59.

Per la rete secondaria, poi, la metà del prodotto lordo, cioè L. 2,865,671.70, più il corrispettivo fisso di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale che ammontò a lire 2,365,351.71, fruttarono insieme L. 5,231,023.41.

Ai suddetti cespiti aggiungendo gli introiti a rimborso di spesa, nella somma di L. 2,774,251.04 e taluni compensi ammontanti a L. 13,690.05 si ottiene la nostra quota di prodotto lordo delle reti riunite, la quale raggiunse lire 77,706,385.09.

Contrapponendo a tale prodotto la somma di L. 78,877,340.10, ammontare delle spese d'esercizio sostenute, ci risulta una perdita di L. 1,170,955,01.

La nostra liquidazione generale dell'anno 1891-92 porta all'attivo il corrispettivo di L. 7,820,000, assegnatoci dal-l'articolo 23 del contratto per l'uso del materiale rotabile; l'utile dell'esercizio delle linee Confine-Modane e Roma-Albano-Nettuno, ammontante a L. 7,884.21; il fondo di L. 2,587,500, caricato al conto delle costruzioni per il servizio delle azioni specialmente emesse per i bisogni delle costruzioni stesse; e il saldo creditore dei proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni, cioè L. 3,783,134.44. In questo saldo si conteggiano specialmente rimborsi di interessi dovuti dallo Stato per i lavori fatti a suo conto, e interessi dei nostri capitali disponibili. Queste diverse partite attive formano l'attività totale di . . L. 14,198,518.65

Il passivo è poi rappresentato dalle seguenti partite:

Spese dell'Amministrazione Centrale . . . . . . L. 1,173,920.79

Quota d'ammortizzazione delle spese di fondazione » 101,389.42

Imposta di ricch. mob. L. 1,146,553.27
Eccedenza delle spese d'esercizio sui proventi . . » 1,170,955.01

in totale . L.	3,592,818.49
che dedotto dall'attivo dà l'utile netto dell'esercizio 1891-92 nella somma di . . L.	10,605,700.16
alla quale è pure da aggiungersi l'avanzo di utili del 1890-91 non distribuiti . . »	79,217.92
il che forma un totale di . . . . L.	10,684,918.08

Ora, a tenore dell'articolo 58 dello Statuto sociale, vi proponiamo la seguente ripartizione:

Utile netto dell'esercizio 1891-92 . . L.	10,605,700.16
meno 1|20 per il fondo statutario di riserva »	530,285 01
restano L.	10,075,415.15
alle azioni il 5 0|0 (N. 360,000 × L. 25) »	9,000,000 —
restano L.	1,075,415.15
meno 1|10 per il fondo straordinario di riserva. . . . . »	107,541.51
restano L.	967,873.64
meno 1|10 per il Consiglio d'Amministrazione, da dividersi fra gli Amministratori ed i Capi-Servizio . . . . »	96,787.36
restano L.	871,086.28
Avanzo d'utili netti dell'esercizio 1890-91 »	79,217.92
Utile complessivo a distribuirsi . . . L.	950,304.20
Dividendo alle azioni N. 360,000 × L. 2.50 »	900.000 —
Avanzo da riportarsi all'esercizio 1892-93 L.	50,304.20

Quando voi accordiate la vostra approvazione alla detta proposta, il dividendo spettante alle azioni per l'esercizio 1891-92 sarebbe di L. 27.50. Siccome anche durante lo scorso anno sociale furono pagate L. 20 in acconto dividendo, cioè L. 7.50 al 2 gennaio e L. 12.50 al 1° luglio u. s., resterebbero ancora a pagarsi a saldo L. 7.50 per ognuna delle 360,000 azioni.

Le riserve ordinaria e straordinaria aumentano in complesso di L. 920,242.30, ivi compresa naturalmente la quota d'interessi maturatasi al 30 giugno 1892, sui precedenti fondi di riserva, raggiungendo in totale la somma di L. 6,954,772.75.

Il residuo utile di L. 50,304.20 verrebbe riportato come, al solito, all'esercizio 1892-93.

Signori,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione la deliberazione seguente:

L'Assemblea, udita la Relazione del Consiglio e quella dei Sindaci:

Approva il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1891-92, fissando in L. 27.50 il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni;

Approva l'operato del Consiglio circa la concessione della linea Varese-Porto Ceresio e la sub-concessione del tronco Roma Trastevere-Roma Cavalleggeri, assunte il 23 dicembre 1891, la prima direttamente dal Governo, e la seconda in concorso del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

Nove Amministratori, dei quali otto in sostituzione dei signori: 1. Arlotta comm. Mariano; 2. Berardi march. Filippo; 3. Cavallini comm. Luigi; 4. Frescot comm. avv. Filiberto; 5. Trezza comm. Cesare; 6. Villa comm. Achille; 7. Vimercati comm. Gaetano; 8. Visconti-Venosta comm. nob. Giovanni, scadenti per anzianità a termini dell'articolo 8 dello Statuto e rieleggibili, ed uno al posto lasciato vacante dal compianto Presidente, provvisoriamente coperto colla nomina del conte Decio Belinzaghi;

Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto. I Sindaci attuali sono rieleggibili.

(Nel prossimo numero pubblicheremo la Relazione dei Sindaci).

L'ASSEMBLEA GENERALE DELLA SICULA

tenuta a Roma il 28 novembre ultimo scorso

Il 28 novembre u. s. ebbe luogo, presso la sede sociale in Roma, l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società per le Strade ferrate della Sicilia, alla quale intervennero 52 azionisti rappresentanti circa i tre quarti del capitale sociale.

Previa lettura della *Relazione del Consiglio d'amministrazione* — di cui, come di consueto, pubblicheremo il testo — e della *Relazione dei Sindaci*, sul settimo esercizio sociale 1891-92, già pubblicato nel precedente numero, l'assemblea approvò il bilancio e la ripartizione degli utili, encomiando vivamente il Consiglio di amministrazione e la Direzione generale per il brillante risultato conseguito.

Il dividendo è stato fissato in L. 6.50 0|0 netto da ogni imposta, e cioè L. 32.50 per azione; furono portate ai fondi di riserva statutari L. 514,550.15 e rimasero a conto nuovo L. 51,348.37.

Successivamente furono rieletti gli amministratori e i sindaci uscenti di carica, e cioè:

A consiglieri: cav. avv. Pietro Calapai, comm. Saverio Parisi, prof. ing. Carlo Pintacuda, comm. avv. Francesco Tenerelli, comm. Roberto Varvaro.

A sindaci effettivi: comm. Letterio Bonanno, cav. avv. Carlo Grillo, prof. avv. Ulisse Manara, cav. Domenico Piazzi Montanaro, signor Giuseppe Robbo.

A sindaci supplenti: cav. avv. Salvatore Bentivegna, cav. avv. Lorenzo Pareti.

***

Riservandoci, come abbiamo premesso, di pubblicare testualmente la *Relazione del Consiglio d'amministrazione*, ne riproduciamo intanto la conclusione, dalla quale si ricava sinteticamente il risultato della gestione e dell'andamento della Rete Sicula.

« Il dividendo che vi proponiamo in L. 32.50 per azione, è eguale a quello da voi percepito nei due precedenti esercizi, benchè gli utili conseguiti nel 1891-92 superino di oltre 260,000 lire quelli dell'anno precedente.

« L'aumento è dovuto in massima parte alla influenza esercitata sul traffico della Esposizione di Palermo; ci è sembrato logico pertanto di assegnare al fondo di riserva destinato dallo statuto a far fronte ad eventi straordinari, un utile prodotto anch'esso da causa straordinaria.

« Questa proposta che vi presentiamo ci è stata consigliata anche dalla previsione di alcune maggiori spese che dovremo sopportare nei prossimi esercizi per gli accordi col Governo relativi al completamento della massicciata, e per mettere il materiale in perfetto stato di servizio.

« Se voi approverete il concetto di prudenza al quale è ispirata la nostra proposta di ripartizione degli utili, i fondi di riserva statutari saranno portati da L. 811,524.29 a L. 1,326,074.44, somma ragguardevole per il breve periodo di tempo in cui è stata raccolta e per la natura della nostra industria.

« La situazione della nostra Società, in tal modo sempre più consolidata, ci consente di affrontare l'avvenire con animo tranquillo.

« La costruzione delle nuove linee condotta con energia, ci permette di anticiparne di alcuni anni il compimento e la liquidazione. Quantunque le condizioni del mercato ci abbiano fatto risentire la gravità del patto in virtù del quale il Governo esegue il pagamento dei lavori con annualità fisse, e la nostra Società ha l'onere ed il rischio della conseguente operazione finanziaria, non v'ha dubbio con tutto ciò che la liquidazione delle costruzioni contribuirà a migliorare il risultato dei futuri bilanci.

« L'esercizio poi, al quale dovete gli utili fin qui distribuiti, continuerà a trarre vantaggio dall'estendersi della rete complementare, dal probabile incremento del traffico e dalle cure assidue che la vostra Amministrazione rivolge alla economia del servizio ».

FERROVIE DELLA TURCHIA ASIATICA

Da un interessante articolo pubblicato negli *Annales Industrielles* sullo stato attuale delle ferrovie della Turchia asiatica, togliamo le seguenti informazioni, le quali bastano per dare un concetto della situazione della rete ferroviaria di questo paese, che in questi ultimi tempi si è arricchita di qualche nuova linea, e pare destinata ad aumentare ancora, sia per i bisogni del Paese, sia per l'impulso del Governo imperiale, il quale si mostra favorevolissimo a concederne delle altre.

In ordine cronologico della loro apertura, le strade ferrate della Turchia asiatica possono ripartirsi così:

1ª Rete conosciuta sotto il nome di *Strada Ferrata di Aidin*, la di cui concessione data dal 1856. Questa linea parte da Smirne, passa a Aidin e giunge a Diner e Tchivril, con molteplici diramazioni. La sua lunghezza è di 415 chilometri, attualmente in esercizio;

2ª Rete conosciuta sotto il nome di *Strada ferrata di Cassaba*, la di cui concessione data dal 1863. Questa linea parte da Smirne, passa a Cassaba e termina ad Alaschehr. La sua lunghezza è di 265 chilometri;

3ª Linea da *Mersine* ad *Adana*, nel golfo di Alessandretta, della lunghezza di 70 chilometri, attualmente in esercizio.

Pare che vi sia l'intenzione di prolungarla fino a Marash ed a Biredschik sull'Eufrate, nel proposito di migliorare la sorte assai precaria della linea attuale; ma finora è lungi ancora la soluzione definitiva.

Queste tre reti sono esercitate da tre Società inglesi diverse;

4ª Rete delle *ferrovie dell'Anatolia*, comprendente la linea d'Haïdar Pascià a Ismidt. di 95 km. e quella da Ismidt ad Angora, nel 1888 concessa al sig. Kaulla, rappresentante di un Sindacato tedesco; quest'ultima linea, di 486 chilometri, è stata terminata pochi giorni or sono.

La rete dell'Anatolia è il principio della grande linea di Bagdad, che deve passare dopo Angora, per Cesarea, Siwas, Diarbekir, Mossoul e Bagdad.

In seguito a desiderio espresso da S. M. I. il Sultano, la Società delle ferrovie dell'Anatolia, la quale, lo ricordiamo, è ottomana, inviò alla fine dello scorso anno, una missione d'ingegneri a riconoscere il terreno tra Angora e Siwas; il rapporto degl'ingegneri fu rimesso al principio dell'anno corrente, ma alcuna decisione fu presa, a tutt'oggi, per la costruzione di una ferrovia fra questi due punti.

Inoltre, nel mese di giugno scorso, la medesima Società inviò una missione d'ingegneri a riconoscere il terreno tra Siwas e Bagdad. Gli ingegneri hanno terminato il loro viaggio di ricognizione al principio del mese di ottobre.

Si attende la relazione di questo viaggio per giudicare in quali condizioni potrà effettuarsi la realizzazione di questa vasta impresa. In altri tempi già si fecero degli studi in questa regione, ma, quantunque il loro valore sia tutt'altro che da disprezzarsi, non possono servire, avendo dati molto approssimativi, e mancando per una parte del tragitto.

Le distanze approssimative dei punti principali della futura linea di Bagdad sono i seguenti:

Angora-Cesarea	270	chilometri;
Cesarea-Siwas	260	»
Siwas-Diarbekir	505	»
Diarbekir-Bagdad	842	»

Da Bagdad a Bassora il tragitto può effettuarsi in battello a vapore sul Tigri. La distanza che separa queste due città è di 610 chilometri.

Riassumendo, la distanza da Haidar Pascià, o meglio da Costantinopoli a Bagdad è di circa 2612 chilometri, e di 3212 fino a Bassora. Ricordando che la distanza fra Parigi e Costantinopoli in ferrovia è di 3300 chilometri circa, si nota che Costantinopoli è quasi equidistante da Parigi e da Bassora sul golfo Persico.

Considerando l'utilità dell'impresa, è molto difficile pronosticare se, e quando e quale Società la realizzerà; chiunque sia un po' al corrente della condizione dei mercati finanziari europei, comprenderà facilmente le enormi difficoltà che si avranno da superare per costituire il capitale necessario.

Tutte le linee di cui si è parlato finora, sono a scartamento normale;

5ª *Linea da Giaffa a Gerusalemme*, concessa nel 1888 alla Società Ottomana delle ferrovie di Palestina.

Questa linea di 80 chilometri di lunghezza, costrutta allo scartamento di un metro, è aperta all'esercizio dalla fine del mese di settembre. La Società ha la facoltà di completare la sua rete costruendo dei tronchi verso Nablus e Ghaza, per una lunghezza totale di 125 chilometri;

6ª *Linea da Mondania a Broussa*, concessa nel 1891 al sig. Nagelmakers, Direttore generale della Compagnia internazionale dei *Wagons-Lits*.

Questa linea, a scartamento di un metro, di una lunghezza di 42 chilometri, è stata aperta all'esercizio il 18 giugno; essa deve prolungarsi per 48 chilometri fino a Tchitli, località rinomata per le sue acque minerali.

Nel medesimo tempo, il sig. Nagelmakers otteneva la concessione d'una linea a scartamento normale, che parte da Panderma, porto del Mar di Marmara, e passando per Balikesser, Ouchk, Afuin, Kavahissar, giunge a Konia, d'una lunghezza di 700 chilometri circa. Ma il concessionario, che non potè costituire una Società per la costruzione e l'esercizio di questa linea nel tempo stabilito, perdette ogni diritto di concessione, e la cauzione, depositata a Costantinopoli, gli fu confiscata;

7ª *Linea da Beirut a Damasco,* di circa 120 chilometri di lunghezza, ed allo scartamento di un metro, è stata concessa nel 1891 ad un gruppo francese, che costituì la Società ottomana delle ferrovie economiche di Siria.

La costruzione di questa linea, concessa alla Società di costruzione di Batignolles, deve cominciare in questi giorni.

Sul prolungamento di Damasco verso l'Hauran, si costruisce, su di una lunghezza di 80 chilometri circa, una tramvia a vapore che servirà d'affluente alla linea Beirut-Damasco stessa;

8ª *Linea da S. Giovanni d'Acri a Damasco*, a scartamento di un metro, concessa nel 1891 al sig. Pilling, rappresentante di un Sindacato inglese. Finora non si è fatto altro che sporgere al Governo ottomano una serie di reclami per dei motivi diversi, ed in condizioni tali che fanno dubitare assai della riuscita di quest'impresa, quantunque ad essa il Governo inglese siasi interessato.

Queste linee che abbiamo enumerate sono le sole realmente concesse, e delle quali si può sperare, in un tempo più o meno prossimo, la loro apertura all'esercizio.

In quanto alle domande di concessioni per altre linee, sono tanto numerose quanto sono serie, tanto che non crediamo opportuno nemmeno l'enumerarle. Tuttavia citeremo quella del barone Macar, amministratore della Società Cockerill, che si è interessata per una linea che partirebbe da Samsun, sul Mar Nero, e giungerebbe a Yhmourtalık nel golfo di Alessandretta, passando per Amasia, Tokat, Siwas, ecc.

Dopo aver ottenuto la concessione di questa linea, il barone Macar non riuscì ad accordarsi col Governo ottomano sui dettagli, e quindi l'affare, che non ebbe più seguito, può considerarsi come abbandonato.

Esaminando soltanto la Carta geografica di questo vasto paese, si può convincere che molto ancora rimane a fare nella Turchia d'Asia; e le persone che dispongono delle risorse finanziarie ed industriali possono facilmente utilizzarvi la loro attività, tanto più che il Sultano è assai ben disposto nel favorire le iniziative che tendono ad arricchire di vie di comunicazioni quei fertili ed isolati paesi.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Giunta generale del bilancio. — I membri d'opposizione non credendosi sufficientemente rappresentati nella Giunta del bilancio, deliberarono di dimettersi; quindi gli on. Cadolini, Carmine, Colombo, Sonnino e Rubini rinunciarono a far parte della Giunta in segno di protesta per l'esclusione della minoranza. Per evitare dissensi, i membri eletti della maggioranza Cucchi, Cavallini ed Antonelli declinarono il mandato a favore della minoranza.

Nella seduta del 2 corr. la Camera addivenne alla votazione per gli otto posti della Giunta del bilancio. Riuscirono eletti tutti i dimissionari della minoranza, cioè gli on. Cadolini, Carmine, Colombo, Sonnino e Rubini, ed in luogo dei tre dimissionari della maggioranza furono eletti gli on. Visocchi, Ferraris e Prinetti.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — Nella seduta del 5 corr. fu annunziata dal Presidente della Camera un'interrogazione dell'on. Levi al Ministro di agricoltura, industria e commercio *per conoscere se sia stato raggiunto il completamento degli studii pel Canale Emiliano, e se possa ottenersi affidamento di un'esecuzione della patriottica idea.*

Nella seduta del 7 corr., il ministro Lacava rispose all'on. Levi che gli studi sono pressochè terminati. Appena saranno esaurite le ultime formalità, sarà sentita la Commissione idraulica. Dopo il Governo non mancherà di presentare gli opportuni provvedimenti per l'esecuzione del progetto.

L'on. Levi prese atto delle dichiarazioni del Ministro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.
(La visita del Presidente del Consiglio agli uffici ed alle officine di Torino).

Nelle ore antimeridiane del 7 corr. il Comm. Senatore Allievi, nuovo Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Rete Mediterranea, giunto a Torino nel giorno 6, onorava di una sua visita tutti gli Uffici dell'Amministrazione residenti in questa città, accompagnato dal Vice-Presidente Comm. Pariani e dal Direttore Generale della Società, Comm. Mattia Massa.

Il prefato sig. Presidente ebbe parole di soddisfazione e di incoraggiamento per tutti, lodando l'attività e l'interessamento del personale pel migliore andamento dell'Amministrazione.

Nel pomeriggio recavasi poi a visitare attentamente le nuove Officine accompagnato pure dal Vice-Presidente Comm. Pariani, dal Comm. Casana, Senatore Frescot, Consiglieri di Amministrazione, e dall'egregio sig. Direttore Generale Comm. Massa. Fu ricevuto dall'Ingegnere Direttore del Servizio del Materiale e dall'Ing. Capo del Servizio Mantenimento e Lavori e dai funzionari superiori del Servizio delle Officine che gli fecero visitare nei singoli dettagli i locali, i meccanismi in movimento, di cui alcuni fermarono la sua speciale attenzione.

Giunta l'ora di accendere l'illuminazione elettrica da poco tempo installata in tutti i riparti, ebbe a manifestare il suo soddisfacimento per l'esteso ed adeguato impianto di 1500 lampade che funzionano regolarmente, fornendo luce bellissima sia alle singole macchine utensili così da permettere un lavoro utile come durante il giorno, sia per la luce diffusa abbastanza con fari ed archi voltaici nella vastità dei locali esterni, facilitando la sorveglianza dei Capi-Officina sul personale operaio e rendendo sicura e tranquilla la percorrenza in tutti i sensi degli ambienti.

La visita durava sino alle ore 6 pomeridiane, quindi accomiatavasi colla cortesia che lo distingue esprimendo la sua soddisfazione a tutto il personale di dirigenza ed agli operai.

Egli ebbe a convincersi della maggior utilità che conseguirebbesi e da quanto fu attuato e da quanto rimane a farsi pel completamento delle Officine di cui mancano ancora alcune parti importantissime: quali i magazzini, il riparto segheria dei legnami, il riparto fucinatori, opere queste che noi ci auguriamo di vedere in breve compiute.

><

Linea Salerno-S. Severino.
(Situazione del tronco Salerno-Fratte).

Ci scrivono da Salerno che le travate metalliche per il ponte sul fiume Irno e per il sottovia di Gelsi Rossi, situati lungo il tronco da Salerno a Fratte nella ferrovia Salerno-S. Severino, sono state ultimate, e siccome il tronco ora detto è già armato ed in istato di essere esercitato si potrà procedere entro il corrente mese alle prove statiche e dinamiche delle travate medesime. È probabile che ai primi del prossimo anno abbia luogo l'apertura all'esercizio dei due tronchi Salerno-Fratte e Fratte-Capezzano, già pressochè completamente ultimate.

><

Linea Ivrea-Aosta.
(Progetto di deviazione alla galleria di Tercy).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per la deviazione della ferrovia Ivrea-Aosta, fra i caselli n. 73 e 74. Il progetto ha per iscopo di ovviare ai pericoli derivanti alla sicurezza dell'esercizio dalle cattive condizioni in cui trovasi la galleria di Tercy. Il tracciato seguirebbe all'esterno e sarebbe parallelo alla strada provinciale. La variante alla lunghezza è di m. 1095.50 e presenta un minore percorso di m. 5 in confronto dell'attuale. Il raggio minimo delle curve di m. 300, la pendenza massima di 11,054 per mille e la lunghezza minima di rettifilo fra due curve di flesso contrario m. 70.

La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 226,000.

La Società propone di eseguire mediante appalto a licitazione privata i movimenti di terra, i lavori murari, la chiusura dell'attuale galleria da abbandonarsi, il consolidamento del casello N. 74 e gli inghiaiamenti per un importo presunto, compresi gl'imprevisti, di L. 174.400. Alla provvista e dalla posa in opera dell'armamento provvederà direttamente la Società esercente. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

La stazione di Porta Romana a Milano.

A complemento della notizia pubblicata nel numero precedente, riferiamo che l'ing. Vigoni, sindaco di Milano, recatosi a Roma, accompagnato dai deputati Colombo, Ponti, Beltrami e Gabba, presentossi al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, per interessarlo intorno alla questione della stazione di Porta Romana. Il ministro Genala, si dichiarò pronto a presentare in un progetto di varie opere ferroviarie anche la proposta per la stazione di Porta Romana, qualora nella spesa, quale che abbia da essere, vi sia da parte di Milano il concorso della metà. Il Ministro aggiunse essere questa condizione stata posta anche ad altre città per lavori consimili aventi interesse e carattere locale.

Il sindaco Vigoni si impegnò che Milano, coerente ai suoi intendimenti di progresso economico, farà dal canto suo quanto occorre.

><

Per l'ampliamento della stazione di Mantova.

C'informano da Mantova che quella Camera di Commercio ed Arti ha rinnovate vive istanze al Ministero dei Lavori

Pubblici, perchè siano presi nella dovuta considerazione i voti ed i reclami del ceto locale commerciale, affinchè si ponga mano ai lavori di ampliamento e di sistemazione della stazioue ferroviaria ed all'allacciamento nella medesima, delle linee tramviarie provinciali.

><

Proroga del servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Sappiamo che le Amministrazioni delle Ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico, della Sicilia e della Sardegna, hanno aderito alla proposta del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, perchè l'attuale Convenzione relativa al servizio cumulativo ferroviario marittimo venga prorogata a tutto marzo prossimo venturo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Delegati della Commissione per la Cassa Pensioni e Consorzio di Mutuo Soccorso).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha nominato i Delegati che dovranno prender parte alla Commissione di cui è cenno negli articoli 52 e 46 degli Statuti della Cassa Pensione e del Consorzio di Mutuo Soccorso. Essi sono i signori: Cav. Marco Arici per la Cassa Pensioni e l'ing. cav. Francesco Crotti per il Consorzio di Mutuo Soccorso.

><

Rete Adriatica.

(Modificazioni d'orario).

La Società per le Ferrovie Meridionali ha proposto che le modificazioni d'orario, concordate per la Rete Adriatica coll'Ispettorato delle ferrovie, vengano attivate col 3 gennaio prossimo venturo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Per il trasporto di uva peronosporata per la distillazione).

È stata approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici e da quello di Agricoltura, Industria e Commercio una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per modificazioni alla tariffa eccezionale N. 1003 (piccola velocità). La proposta modificazione ha lo scopo di estendere le agevolezze consentite dalla tariffa predetta pel vino guasto da distillare, anche alle spedizioni di uva peronosporata, purchè diretta alle distillerie indicate nell'intestazione della tariffa, cioè: Milano (Porta Garibaldi), Ponte San Giovanni, Sesto Fiorentino e Conegliano. La proposta in questione offre anche al commercio il vantaggio del ritorno dei fusti vuoti a condizioni assai convenienti.

(Domanda di proroga).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavari Pubblici una domanda della Ditta Amman e C., per ottenere la proroga per un anno della concessione fattale pel corrente esercizio (e che scade col 31 del corrente mese) pel trasporto di almeno 1800 tonnellate annue di cotone sodo, da Venezia a Pordenone, alle stesse condizioni attualmente vigenti.

(Servizio diretto Italo-Austro-Ungarico).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, a nome anche di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa un terzo supplemento alla tariffa per il servizio diretto Italo-Austro-Ungarico.

(Per i trasporti di laterizi).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha consentito, per la parte che lo riguarda, che la Ditta Carlo Palli e figli e Francesco Delbo, possano fruire d'una nuova concessione per i trasporti di laterizi da Bressana a Milano ed a Rogoredo. Il vincolo di traffico minimo annuale, cui si è vincolata la predetta Ditta è di 3000 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per lavori di sistemazione delle siepi, lungo il tronco Avellino-Prata Pratola, della ferrovia Benevento-Avellino, con annesso preventivo di spesa di L. 17,520.

Il Consiglio stesso ha poi dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti le strade ferrate:

1. Sugli atti di liquidazione e di collaudo finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Cozzani per la costruzione del raddoppio della ferrovia Parma-Spezia compreso fra il casello N. 88 e Spezia;

2. Sugli atti di collaudo finale relativi alla fornitura di meccanismi fissi per le stazioni dei tronchi Arce-Arpino-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca, eseguiti dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche;

3. Su di un progetto di nuova Convenzione da stipularsi coll'Impresa Mangili per il servizio di navigazione sul Lago Maggiore in corrispondenza del servizio ferroviario;

4. Su di un ricorso presentato al Re dall'ingegnere Luigi Falascioni contro la legittimità del Decreto 21 aprile 1892 del Prefetto della Provincia di Pesaro, col quale venne autorizzata l'Impresa Norsa, costruttrice del tronco Acquilagna-Urbino della ferrovia Sant'Arcangelo Fabriano ad occupare un terreno, di proprietà di Francesco Lucciarini e Comp. di Urbino, per sei anni, onde impiantarvi una fornace di laterizi in servizio della costruzione della ferrovia predetta;

5. Su d'una domanda della Ditta Antonio Opessi, diretta ad ottenere che non sia mantenuta la multa contrattuale inflittale, per ritardata consegna di bilancia a ponte bilico per la stazione di Scordia lungo la linea da Valsavoia a Caltagirone;

6. Sulla liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Sandrini per l'ampliamento della stazione di Cerea, lungo la linea da Mantova a Legnago;

7. Su d'una nuova liquidazione dei crediti della Società delle Strade Ferrate Meridionali per il soprapassaggio del ponte in ferro sul Po, presso Mezzanacorti, lungo la linea da Voghera a Pavia;

8. Sugli atti di liquidazione di collaudo finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Ciampi per la costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Firenze, compreso fra Borgo S. Lorenzo e Vaglia;

9. Su di una controversia esistente fra il Comune di Latizzana e la Provincia di Udine, concessionaria della costruzione dell'esercizio della ferrovia da Udine a Portogruaro per lo stabilimento di un passaggio a livello pedonale sull'argine sinistro del Tagliamento, presso l'abitato di quel Comune lungo il tronco S. Giorgio di Nogaro-Portogruaro della ferrovia suddetta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Palermo-Corleone. Il Consiglio Provinciale di Palermo ha approvato il progetto del prolungamento della ferrovia Palermo-Corleone sino a S. Carlo, ed ha deliberato di chiedere formalmente al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio di detto prolungamento sotto l'espressa condizione del massimo concorso dello Stato, a termini del Decreto Reale 23 dicembre 1883. Ha poi incaricato la Deputazione Provinciale di presentare la domanda, coi documenti dalla legge prescritti, e di promuovere il Consorzio coi Comuni interessati.

Ferrovia Asti-Chivasso-Aosta. — Una squadra d'ingegneri lavora alacremente ad allestire il progetto della ferrovia Asti-Chivasso in prosecuzione della linea Genova-Acqui-Asti.

Un buon tratto del tracciato (da Asti a Mombarone) è di già allestito.

L'ingegnere Gozzi, inviato dal Ministero dei Lavori Pubblici, si è recato nei giorni scorsi a Cocconato, essendovi l'intenzione di far passare la linea per questo paese.

Fra non molto tale linea verrà discussa in Parlamento, e pare sarà caldamente appoggiata, oltrechè dai deputati Villa e Giovanelli, anche dal senatore Saracco.

Ferrovia Circumetnea. — La Società siciliana, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia Circumetnea, ha presentato all'approvazione governativa i nuovi progetti modificati di parecchie opere d'arte speciali del primo tronco della ferrovia predetta, nonchè quelli di alcune varianti al tracciato primitivo del tronco stesso.

I detti progetti sono 15, cioè: 1. ponte sul torrente Macchia, al chilom. 3.536.37; 2. ponte sul torrente Tagliaborse, al chilom. 3.582.48; 3. sottovia a travata metallica di m. 5 di luce obliquo a 43° pell'attraversamento della via Quartiere al chilom. 4.851.14; 4. viadotto a quattro arcate al chilom. 5.100; 5. sottopassaggio a travata metallica di m. 6 di luce, in isbieco, al chilom. 7.230; 6. ponte a travata metallica di m. 30 di luce obliquo a 22° 30′ sul torrente Vallonazzo al chilom. 7.745 86; 7. viadotto sul vallone Santa Venere al chilom. 11.400; 8. sottovia a travata metallica per la strada Capuccini al chilom. 13.614.20; 9. ponte sul torrente Birbo al chilom. 14.202; 10 e 11. ponti per un primo e secondo attraversamento del torrente Chiuse del Signore ai chilom. 15.726.59 e 16.245.23; 12. variante al tracciato fra i chilom. 15.704 42 e 18.806.16; 13 e 14. ponti a travata metallica sul primo e sul secondo attraversamento del torrente Lavinia ai chilom. 21.828 e 22.712; 15. ponte a travata metallica di m. 15 sul torrente Licodia, al chilom. 6.972.50 del terzo tronco della linea.

Per il personale delle Ferrovie. — Secondo la *Riforma*, il Ministero dei Lavori Pubblici assegnerà un milione di aumento alla spesa per il personale straordinario addetto alle costruzioui ferroviarie, essendosi riconosciuto insufficiente il fondo destinato a questo scopo dal precedente Ministero.

Tramvia elettrica a Roma. — Il capitano Cattori, noto ai lettori del *Monitore*, che ebbe più volte ad occuparsi delle sue iniziative per l'impianto di tramvie elettriche a Roma, e per una sua pubblicazione sulla trazione elettrica per via sotterranea, con recente atto registrato legalmente, ha ottenuto dalla casa Borghese la facoltà d'impiantare nella villa, e precisamente alla località presso il Museo, due linee di trazione elettrica: una come saggio di sistema ferroviario a fili aerei, l'altra con conduttura dell'elettricità per via sotterranea, quale modello di trazione nella città od in luoghi frequentati.

La linea a fili aerei partirà da quella parte della Villa che corrisponde alla porta Pinciana e condurrà, per ora, fino al Museo. La linea sotterranea sarà, invece, tutta insediata in uno dei maggiori prati della Villa; sarà a due binarii che si ricongiungeranno agli estremi mediante due grandi curve, allo scopo di poter lanciare le carrozze sulla linea stessa alle maggiori velocità, e fornire così la prova che il sistema può rispondere, con sicurezza ed economia di funzionamento, alle maggiori potenzialità di lavoro, che è possibile immaginare.

Questa istallazione sotterranea è stata richiesta, come modello speciale, di una prima grande applicazione, che andrà a farsi in una capitale estera, appena compiuta la prova di villa Borghese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — Si annuncia il trasferimento a Berna del servizio della trazione della Compagnia Giura Sempione, la cui conservazione a Losanna era stata assicurata dalla Convenzione di fusione; e la nomina di un Bernese come Capo della trazione in sostituzione del sig. Radieux, dimissionario, che provocò questo trasferimento. Il nuovo Capo non volle lasciare Berna, e per questo motivo gli impiegati della trazione lascieranno Losanna nei primi giorni del 1893.

Ferrovia elettrica sul Saléve. — Il 1° del corrente mese venne aperta al pubblico esercizio la ferrovia elettrica di montagna sul Saléve (presso Ginevra). In generale si è soddisfatti delle disposizioni e dell'andamento dell'Impresa.

Catastrofe di Münchenstein. — Il tribunale distrettuale di Arleshelm ha pronunciato il 1° dicembre la sua sentenza nella causa promossa dal sig. Schmassmann, antico ispettore stradale in Liestal, il quale in conseguenza della catastrofe di Münchenstein riportò una completa incapacità del lavoro ed un bisogno permanente di cura, contro la compagnia della ferrovia del Giura. Il primo era rappresentato dall'avv. Dr. Gysin, la seconda dall'avv. Feingenwinter.

Il sig. Schmassmann chiedeva un indennizzo di fr. 165,739; il Tribunale invece accordò soltanto franchi 92,605, cioè fr. 70,000 per l'incapacità del lavoro e per le ulteriori cure e fr. 20,000, in base all'art. 7 della legge sulle obbligazioni delle ferrovie, per le altre spese del medico. A queste somme va aggiunto, a tenore della sentenza, l'interesse del 5 0|0 dal giorno in cui venne iniziata la causa, e le spese del processo sono messe a carico della ferrovia. Il denunciante aveva chiesto, in base all'art. 7, fr. 40,000.

Ferrovie Inglesi. — *La strada ferrata aerea di Liverpool.* — Il signor J. H. Greathead ha presentato al Mersuy Dock Board un rapporto sullo stato attuale dei lavori della strada ferrata aerea di Liverpool. La linea serve a tutti i *docks* per una lunghezza di 10 chilometri; essa è impiantata quasi intieramente sopra l'antica strada. La strada ferrata consiste in travi metalliche portate da colonne vuote; sopra queste travi sono fissati i binari senza alcuna interposizione di massicciata. Lo scartamento normale delle colonne è di 16 metri. Quattordici stazioni sono costruite sulla linea; le piattaforme avranno 15 metri di lunghezza e m. 3,60 di larghezza e vi si anderà per quattro gradinate. I treni sono mossi elettricamente. La corrente sarà sviluppata nella stazione di Bramley-Moore-Dock da quattro dinamo Elwek-Parker. I motori non saranno portati da locomotive separate, ma adattati sotto le vetture. Ogni vettura contiene due classi di compartimenti ed un treno intiero peserà 10 tonnellate. La linea aerea di Liverpool presenterà questa particolarità che tutti i segnali funzioneranno automaticamente, manovrati elettricamente dai treni in ciascuna stazione.

Il costo totale dell'impresa è valutato a 1,250,000 lire per chilometro.

La nuova legge prussiana sulle piccole ferrovie. — Col 1° ottobre di quest'anno è andata in vigore in Prussia una legge, che porta la data del 28 luglio precedente, destinata a regolare *ex novo* tutta la materia delle ferrovie d'interesse locale e tramway o *piccole ferrovie,* per dirla coll'espressione adottata nella legge stessa. Ne diamo qui una breve analisi.

Sono considerate *piccole ferrovie* (*Kleinbahnen*) tutte le linee ferrate stabilite pel servizio pubblico, che in ragione della loro scarsa importanza non vanno soggette alle disposizioni della Legge organica del 1838 sulle Imprese ferroviarie, e in particolare quelle destinate al movimento locale fra Comuni vicini o nell'interno del medesimo Comune, come pure quelle a trazione non meccanica. — In caso di dubbio circa la qualificazione da darsi alla ferrovia decide il Ministro sopra domanda degl'interessati. L'autorizzazione d'im-

piantare piccole ferrovie può essere data dalle Autorità del distretto o del circolo o del Governo centrale, secondo che essa interessa un solo o più Comuni della stessa o di diverse circoscrizioni, e secondo che la linea sia o meno a trazione meccanica. Chi chiede la concessione, ove si tratti di linea non avente sede propria, deve produrre il consenso di coloro ai quali spetta la manutenzione della strada, su cui la linea stessa verrebbe stabilita: questi possono domandare una congrua indennità o stipulare che la manutenzione della parte di strada occupata dalla ferrovia passi al concessionario, e infine riservarsi il diritto di prelazione per l'acquisto della ferrovia. Per l'apertura all'esercizio occorre la autorizzazione della Autorità stessa che ha dato la concessione. Il concessionario d'una *piccola ferrovia* è sempre tenuto ad accettare il raccordamento con altre o può chiedere al Governo di raccordare la sua linea colla rete principale. Quando poi il Governo giudichi che una piccola ferrovia abbia tale importanza da doverla trattare come parte della rete principale, lo Stato ha facoltà di riscattarla mediante preavviso di un anno, pagandone l'intero valore, il quale si calcola in venticinque volte il reddito soggetto ad imposta.

Progetto della ferrovia sotterranea in New-York. — La *Rapid Transit Commission* ha completato gli studi e i piani relativi per la costruzione della ferrovia sotterranea metropolitana, che da tanto tempo s'aspetta, la quale è destinata a supplire la deficienza nel servizio degli *Elevated* e che sarà un beneficio inestimabile per le centinaia di migliaia d'operai, di uomini e donne di lavoro, d'impiegati e pel *comfort* generale della popolazione.

È un progetto gigantesco; e l'aggettivo parrà tutt'altro che esagerato allorchè si pensi che la spesa totale di costruzione della linea sarà di più che 60 milioni di dollari; che la concessione alla Compagnia si estende per 999 anni, il che significa press'a poco in perpetuità; che durante i lavori il fisco non pretenderà, nè riscuoterà tassa di sorta: e che 200,000 passeggieri a 5 cents l'uno (a tanto e non di più fu fissato il biglietto dell'intera corsa) sono la media della trazione quotidiana.

Pei primi di gennaio, nella rotonda di City Hall, è stata indetta l'asta della concessione; ma si dubita da parecchi, se si troveranno gli uomini e i capitali addatti, anche specialmente per l'opposizione dei comproprietari degli *Elevated* a cui fallendo il progetto del *Rapid Transit* la città dovrebbe dare in completa balia i suoi bellissimi *boulevards.*

La ferrovia elettrica sarebbe a quadruplice sistema di rotaie.

La velocità dovrà essere non meno di 40 miglia all'ora.

Ferrovie africane. — *La strada ferrata da Beira al Mashoualand.* — Questa strada ferrata che gli inglesi costruiscono lungo il fiume Poungoué e che, traversando il territorio portoghese, giunge al Mashoualand inglese, è per l'industria ed il commercio brittannico d'un'importanza somma. Difatti, la nuova ferrovia metterà le possessioni sud-africane inglesi in comunicazione con la costa più facilmente e più comodamente che le strade ferrate che, dal Capo e per il Transwal, si dirigeranno col tempo al Mashoualand.

Ora la strada ferrata dal Capo va a Vresburg, e al Forte Salisbury; vi sono ancora 1,000 miglia di strada da costruire. Al contrario il Forte Salisbury è a 250 miglia dalla costa, e su queste 250 miglia la strada ferrata ne coprirà 180. La tonnellata di merce che costa 45 lire sterline di trasporto, dal Capo al Forte Salisbury, non costerà che 15, e il tragitto che dura tre mesi sarà di 3 giorni per Beira.

Prima della fine dell'anno, più di un terzo della strada ferrata sarà terminata e si andrà dalla costa a Chimoio (75 miglia) in ferrovia. In attesa che la ferrovia sia completata, vi ha tra Chimoio e il Forte Salisbury una buona strada carrozzabile, e già sul principio dell'anno 1893 si potranno inviare dall'Inghilterra al Forte Salisbury delle macchine e degli apparecchi per l'esercizio delle miniere. Ciò che ha ritardato le operazioni minerarie fu precisamente la mancanza di queste macchine, il cui trasporto per il Capo era impossibile; fra qualche mese questa difficoltà sarà sormontata, mercè la ferrovia di Beira, che come dicemmo, è di una importanza grandissima per l'Inghilterra e per le sue possessioni dell'Africa meridionale.

Notizie Diverse

I trasporti in servizio internazionale. — Portiamo a conoscenza del pubblico che vi può avere interesse che col 1° gennaio p. v. deve andare in vigore la Convenzione stipulata a Berna il 14 ottobre 1890, ed approvata dagli Stati interessati, la quale regola in modo uniforme i trasporti in servizio internazionale. Notasi che una delle principali innovazioni portate dalla predetta Convenzione è quella di sostituire alle lettere di porto finora usate in servizio internazionale *un'unica lettera di vettura.* Sebbene ci consti che le nostre Amministrazioni ferroviarie stanno per pubblicare le opportune comunicazioni, non è superfluo far presente fin d'ora quanto sopra, sapendosi che per effetto della sovradetta Convenzione di Berna, le diverse Società ferroviarie sono impegnate imprescindibilmente ad applicarla colla data del 1° venturo gennaio.

RR. Poste Italiane. — *Resoconto statistico del numero e dell'importo dei vaglia e dei titoli di credito emessi e pagati nell'esercizio 1891-1892, confrontati coll'esercizio 1890-1891.* — Dal prospetto pubblicato dal Ministero delle Poste e Telegrafi ricaviamo:

Vaglia e titoli di credito emessi. — Durante l'anno finanziario 1891-92 furono emessi N. 7.689.409 mentre nel 1890-91 risultarono di 6.640.032 con una differenza, a favore del 1891-92 di 1.049.377.

Valore. — L. 665,654,425.03 con una differenza in più di L. 27,191,482.78 sul corrispondente periodo 1890-91.

Vaglia e titoli di credito pagati. — Nell'anno 1891-92 N. 7.665.923 con un aumento di 1.062.649 sul corrispondente periodo 1880-91.

Valore. — L. 665,387,350.55 con un aumento di lire 23,598,469.79 sull'anno 1890-91.

Il commercio della Francia con l'estero. — I risultati parziali del mese di ottobre hanno sensibilmente peggiorato la situazione creata al commercio francese dal nuovo regime doganale inaugurato nel febbraio di quest'anno. Infatti il movimento commerciale dell'ottobre presenta una diminuzione di quasi 142 milioni rimpetto al valore raggiunto nel corrispondente mese del 1891, di cui 110 milioni in meno all'importazione e 32 milioni circa all'esportazione.

Quindi è che mentre a tutto settembre, pei primi nove mesi di quest'anno, le importazioni apparivano diminuite di soli 77 milioni e le esportazioni erano in aumento di 97 milioni, alla fine di ottobre si ha pei primi dieci mesi una diminuzione di 200 milioni all'importazione e l'aumento dell'esportazione si è ristretto a soli 15 milioni.

Ecco il dettaglio del movimento commerciale della Francia nei primi dieci mesi del 1892 con le differenze sull'anno precedente:

		genn.-ottobre 1892		Differ. sul 1891
Importazioni:				
Prodotti alimentari . .	fr.	1,226,763.000	—	72,507,000
Materie prime . . .	»	1,842,788,000	—	123,990,000
Oggetti fabbricati . .	»	515,151,000	—	17,974,000
Altre merci	»	115,272,000	+	14,330,000
	fr.	3,699,974,000	—	200,051,000
Esportazioni:				
Prodotti alimentari . .	fr.	611,922,000	+	20,527,000
Materie prime . . .	»	588,392,000	+	20,398,000
Oggetti fabbricati . .	»	1,464,419,000	—	56,354,000
Altre merci	»	227,655,000	—	30,790.000
	fr.	2,892,388,000	+	15,361,000

Tra le differenze notate per ciascuna categoria, notevoli son quelle che riguardano il lavoro delle industrie francesi, la cui critica situazione è indicata da una diminuzione di 124 milioni nelle materie prime importate e dall'altra conseguente diminuzione di 56 milioni nelle manifatture esportate.

Il commercio della Russia. — Il movimento complessivo degli scambi commerciali della Russia con l'estero a tutto lo scorso settembre, nei primi nove mesi di quest'anno ascese, esclusi i metalli preziosi, ad un valore di rubli 506,793,000 restando inferiore di oltre 213 milioni di rubli, al valore raggiunto nei primi nove mesi del 1891.

Questa diminuzione riguarda principalmente le esportazioni e ciò per la nota causa dei deficienti raccolti dei cereali, che non hanno permesso le consuete rilevanti esportazioni.

Ecco ripartito per categorie di merci il suddetto movimento nei primi nove mesi del 1892:

Importazioni	gennaio-settembre 1892 Rubli		Differenza sul 1891 Rubli
Prodotti alimentari	36,770,000	—	2,014,000
Materie prime	157,111,000	+	5,057,000
Animali	473,000	—	172,000
Oggetti fabbricati	48,638,000	—	4,240,000
	242,992,000	—	1,369,000
Esportazioni			
Prodotti alimentari	84,951,000	—	205,805,000
Materie prime	150,219,000	—	5,633,000
Animali	9,624,000	—	112 000
Oggetti fabbricati	19,007,000	—	299,000
	263,801,000	—	211,849,000

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 226,000 * progetto per la deviazione della ferrovia Ivrea-Aosta, fra i caselli 73 e 74.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione forni per le case cantoniere sprovviste sulla linea Cecina-Pisa. Importo L. 12,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 19 dicembre andante, ore 10 ant.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato del 9 corrente). — Con la Società Anonima dello Stabilimento metallurgico di Piombino per fornitura di 3000 piastre speciali di giunzione in ferro per l'armamento 1° tipo;

Con la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di N. 88,200 caviglie a vite mordenti in acciaio;

Con la Ditta Lazzarini Gustavo per demolizione armamento del tronco Roma-Napoli (fra i km. 6-15);

Con la Ditta Bareiss, Wieland e C., di Zurigo, per fornitura di Cg. 1,250,000 di olio minerale nero;

Con la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di tonn. 1186 di rotaie d'acciaio fuso per l'armamento 1° tipo; e di tonn. 220 di rotaie d'acciaio fuso per l'armamento Mod. E;

Con la Ditta Raffaele Alfano per consolidamento costa franosa fra le stazioni di Vaglio e Brindisi Montagna;

Con la Ditta Carrara Domenico, di Genova, per pulitura e ricoloritura tettoie ed atrii della stazione di Genova P. P.;

Con la Ditta Taverna Luigi per scarico e posa in opera di massi a ricarico gettata di difesa sul ponte del Tanaro presso Alessandria;

Con la Ditta Tambellini Lorenzo per ripulitura, restauro e coloritura esterna del fabbricato viaggiatori in stazione di Grosseto.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Camera di Commercio ed Arti in Napoli (19 dicembre, ore 12 merid., unico e definitivo). Appalto per la costruzione del nuovo edificio per la Borsa di Napoli e la nuova sede della Camera di Commercio ed Arti, e sue dipendenze, da costruirsi nella nuova piazza di Porto. Cauzione provvisoria L. 100,000.

Municipio di Monte Argentario — Grosseto — (19 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio scolastico di Porto S. Stefano. Cauzione provvisoria L. 3800. Cauzione definitiva L. 7600. Fatali 1° gennaio ore 12 merid.

Genio militare di Fontana-Liri — Caserta — (19 dicembre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di uno dei fabbricati ad uso alloggi degli ufficiali e impiegati del nuovo polverificio di Fontana-Liri. Importo L. 170,000. Cauzione L. 17,000. Lavori compiuti in 180 giorni.

Municipio di Salerno (21 dicembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo Ministero. Importo ridotto L. 205,720 (vedi n. 47).

Ufficio amministrativo della Provincia di Novara (21 dicembre, ore 1 pom., definitivo). — Appalto della costruzione di un ponte in muratura a nove archi e dei relativi accessi per l'attraversamento del fiume Po presso Trino. Importo ridotto L. 455,788.24 (vedi n. 45 e 48).

Municipio di Gioia del Colle (21 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori in muratura, solaio metallico e tettoia dell'edificio scolastico. Importo L. 83,870.28. Cauzione provvisoria lire 3000. Fatali 10 gennaio, ore 12 merid.

Amministrazione provinciale di Cosenza (22 dicembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di opere e provviste occorrenti per la costruzione o consolidamento del tratto di strada Cappelli-Cerisano, tronco Cosenza-Cerisano. Importo L. 49,000. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il 10 0|0.

Deputazione provinciale di Terra di Lavoro — **Avviso di concorso.** — Costruzione di un ponte metallico sul fiume Volturno tra Pietra Vairano e Raviscanina.

Condizioni. — 1. Presentazione progetto 20 gennaio p. v. 2. Appalto unico ed a cottimo di tutte le opere necessarie, tanto della parte muraria che della parte metallica, nonchè delle opere di regimazione. 3. Piena libertà all'Amministrazione provinciale dell'approvazione e della scelta del progetto. 4. Spese di progetto a carico esclusivo dei concorrenti.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 3	Dic. 10
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 659.50	660
» » Mediterranee	» 538	540.50
» » Sicule	» 626	626
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 300	345
Buoni Ferrovie Meridionali	» 553.50	553.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 283	283
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 294.50	293.50
» » Centrale Toscana	» 519	518.50
Obbligazioni Ferrovie Mediterranee 4 0|0	» 450	450
» » Meridionali	» 303.50	303.50
» » Sarde, serie *A*.	» 304	304
» » » serie *B*.	» 306	306
» » » 1879	» 302.50	302.50
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Nord-Milano	» 264.50	263.50
» » Meridionali Austriache	» 334	333
» » Gottardo 4 %	» 102.60	103

EMISSIONI.

Società Italiana per le Strade ferrate della Sicilia. — Emissione di 41600 obbligazioni di L. 500 ciascuna fruttifere del 4 0[0 netto, pagabile in oro il 1° gennaio ed il 1° luglio d'ogni anno con decorrenza dal 1° gennaio 1893 ed ammortizzabili alla pari in oro mediante estrazioni a farsi il 1° ottobre 1895. Il rimborso delle obbligazioni estratte ogni anno sarà fatto a partire dal 1° gennaio successivo sino al 1° gennaio 1967.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 dicembre. — **Ferrovie secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. presso la Banca generale in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Elenco delle 11 obbligazioni sociali del prestito 1° gennaio 1890, sorteggiate il 1° corrente:
0009, 1250, 1265, 1510, 1688, 1967, 2043, 2724, 3840, 3953, 3984.
Saranno rimborsabili, al 1° gennaio del venturo anno, presso la Ditta Bonna e C. corrente in Ginevra.

La *Gazzetta dei prestiti* di Milano del 6 dicembre, N. 369, pubblica l'estrazione dei titoli ferroviari e tranviari seguenti:
Tramways di Torino (estrazione 23 novembre);
Strade ferrate dell'Est francesi (id. 17 novembre);
» dell'Ovest » (id. 3 novembre).

Debito ex-Pontificio. — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 7 corrente, N. 286, pubblica la distinta delle 3083 obbligazioni al portatore di L. 1000 sorteggiate in Parigi il 2 novembre 1892.
Ferrovia Udine-Pontebba. — Elenco delle 60 obbligazioni da L. 500 estratte il 21 novembre 1892 e rimborsabili dal 1° gennaio p. v.:

34	589	594	1282	1289	1672
1767	3922	5127	5869	6019	8737
8753	9538	10739	10984	11203	11512
12291	12546	15932	16043	16496	17157
17414	18241	18532	18990	20576	21493
21545	21935	23589	24108	24723	26687
27005	27484	28003	29120	30168	30782
31273	32859	33892	34645	35975	38384
41077	43520	44901	47575	48254	50390
52925	53059	53927	55301	55423	55948

Il Ministero del Tesoro ha fissato il valore della lira sterlina a lire italiane 26.05 per i pagamenti del Prestito Anglo-Sardo.
TABELLA di ragguaglio per le somme da pagarsi sulle cedole semestrali delle obbligazioni del Prestito Anglo-Sardo 1851, a cominciare dal 1° dicembre 1892.

Serie	VALORE di ciascuna cedola in lire sterline	VALORE di ciascuna cedola in lire italiane	RITENUTA del 13.20 p. 0[0 per imposta di ricchezza mobile	SOMMA NETTA da pagarsi per ciascuna cedola in lire italiane
A.	25 —	651 25	85 97	565 28
B.	12 10	325 62	42 98	282 64
C.	2 10	65 12	8 60	56 52
D.	1 —	26 05	3 44	22 61

Rete Mediterranea. — Dal 2 gennaio sarà pagata la cedola N. 14 delle azioni in L. 15 e cioè L. 7.50 a saldo dividendo 1891-1892 e L. 7.50 l'acconto dividendo 1892-93.
Pagamento della cedola N. 5 delle obbligazioni 4 0[0 in L. 10.
Pagamento delle cedole

N. 11 delle obbligazioni serie *A*
» 10 » » *B*
» 8 » » *C*
» 8 » » *D*
» 7 » » *E*

delle obbligazioni 3 0[0 in L. 6.34 nette (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Società Esercizio Bacini di Genova. — N. 36 obbligazioni di 500 franchi effettivi, estratte il 1° dicembre 1892, rimborsabili il 1° gennaio 1893.

16	153	156	287	530	536
677	1325	1518	1559	1564	1936
2122	2248	2321	2441	2820	3034
3065	3067	3246	3271	3386	3475
3513	3663	3666	3847	4021	4218
4428	4464	4586	4894	5274	5329

Tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò. — XII estrazione obbligazioni:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
1	29	3	272	5	422	6	581	8	769	10	989
1	32	3	274	5	428	7	633	8	790	11	1002
1	90	3	277	5	437	7	636	8	792	11	1086
2	117	3	286	5	444	7	640	9	811	11	1092
2	120	4	362	5	458	7	655	9	851	11	1999
2	167	4	364	5	462	7	663	9	865	12	1105
3	200	4	370	5	481	7	681	9	855	12	1148
3	207	4	389	6	519	7	686	10	912	12	1168
3	220	4	392	6	547	8	702	10	933	12	1184
3	257	4	394	6	553	8	743	10	935	12	1189

Le obbligazioni estratte come gli interesssi maturati al 1° gennaio 1893, verranno pagati dal 2 gennaio al 15 febbraio 1893.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si fa noto ai portatori delle 360,000 Azioni sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 gennaio 1893, sarà loro pagata presso le solite Banche e Casse, contro presentazione della cedola n. 14, la somma di L. 15 per ciascuna Azione, cioè L. 7.50 a saldo del dividendo dell'esercizio 1891-92, e L. 7.50 quale primo acconto del dividendo dell'esercizio 1892-93.

Milano, dicembre 1892. LA DIREZIONE GENERALE.

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni Mediterranee 4 0[0 che il pagamento dell'interesse semestrale di **it. L. 10** nette per Obbligazione, maturando col 1° gennaio 1893, avrà luogo, a cominciare dal giorno successivo, presso gli Stabilimenti, le Banche e le Casse incaricate di detto servizio, contro consegna della cedola n. 5.

Milano, dicembre 1892. LA DIREZIONE GENERALE.

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 °/₀ Serie *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, garantite dallo Stato, create in forza della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 31 dicembre 1892, avrà luogo, a cominciare dal 2 gennaio 1893, presso i soliti Stabilimenti, Casse e Banche incaricate di tale servizio, contro consegna: della Cedola n. 11 per le Obbligazioni di Serie *A;* della Cedola n. 10 per quelle di Serie *B;* della Cedola n. 8 per quelle di Serie *C* e *D;* della Cedola n. 7 per quelle di Serie *E*.
Il montare al netto del detto interesse ascende a it. L. **6.34** per cadauna Obbligazione, e cioè:

Interessi . . . . L. 7.50
Ritenute per imposta sulla Ricchezza mobile L. 0.99
» per tassa di circolazione . » 0.17
L. 1.16
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione . L. 6.34

Quanto al montare netto per Obbligazione da pagarsi per le *Cedole arretrate*, esso continuerà ad essere di L. 6.32 per quelle fino e compresa la scadenza del 1° luglio 1889, di L. 6.33 per quelle maturate al 1° gennaio ed al 1° luglio degli anni 1890-91 ed al 1° gennaio 1892, e di L. 6.34 per le Cedole maturate al 1° luglio 1892.

Visto: Il Delegato Governativo DE CASA.

Milano, dicembre 1892.
LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 21 al 30 Novembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,171,758 57	1,131,292 49	+ 40.466 08	69,379 62	62,955 78	+ 6,423 84
Bagagli e cani	60.083 42	55,142 01	+ 4,941 41	2,172 74	2 367 90	— 195 16
Merci a G.V. e P.V. acc.	292,038 06	308,530 63	— 16,492 57	10,560 69	18,036 86	— 7,476 17
Merci a P. V.	1,548,386 06	1,472,551 37	+ 75,834 69	54,664 00	112,924 19	— 58,260 19
TOTALE	3,072,266 11	2,967,516 50	+ 104,749 61	136,777 05	196,284 73	— 59,507 68
Prodotti dal 1° Luglio al 30 Novembre 1892.						
Viaggiatori	21,913,832 62	21,100,185 84	+ 813,646 78	928,484 60	1,376,542 58	— 448,057 98
Bagagli e cani	967,694 18	926,377 64	+ 41,316 54	24,379 83	48,524 61	— 24,144 78
Merci a G. V. e P.V. acc.	4,855,402 43	4,961,892 77	— 106,490 34	166,224 67	313,951 21	— 147,726 54
Merci a P. V.	23,602,574 93	22,196,096 60	+1,406,478 33	901,675 48	1,784,481 48	— 882,806 00
TOTALE	51,339,504 16	49,184.552 85	+2,154,951 31	2,020,764 58	3,523,499 88	—1,502,735 30
Prodotto per chilometro						
della decade	733 06	714 55	+ 18 51	150 80	296 95	— 146 15
riassuntivo	12,249 94	11,843 14	+ 406 80	2,227 97	5,330 56	— 3,102 59

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell'Esercizio 1890-91
PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	109,347 00	2,039 00	10,338 00	130,406 00	738 00	252,868 00	609 00	415 00	1892 . . . L. 252,868 00
1891	147,774 00	3.473 00	13,907 00	105,121 00	1,099 00	271,374 00	609 00	446 00	1890 . . . » 222,668 00
Differenza nel 1892	— 38,427 00	— 1,434 00	— 3.569 00	+ 25,285 00	— 361 00	— 18,506 00	»	— 31 00	*Differ.* in + 30,200 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1892									
1892	1,453.998 00	30.936 00	171,922 00	1,661,143 00	12,286 00	3.330,285 00	609 00	5,468 00	1892. . . L.3,330,285 00
1891	1,454,999 00	28,690 00	172,322 00	1,624,144 00	14,408 00	3,294,563 00	609 00	5,410 00	1890. . . » 3,216,308 00
Differenza nel 1892	— 1,001 00	+ 2,246 00	— 400 00	+ 36,999 00	— 2,122 00	+ 35,722 00	»	+ 58 00	*Differ.* in + 113,977 00
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE									
1892	27,564 00	241 00	2,088 00	13,426 00	69 00	43,388 00	300 00	144 00	1892 . . . L. 43,388 00
1891	18,246 00	142 00	1,250 00	7,337 00	64 00	27,039 00	178 00	152 00	1890 . . . » 24,367 00
Differenza nel 1892	+ 9,318 00	+ 99 00	+ 838 00	+ 6,089 00	+ 5 00	+ 16,349 00	+ 122 00	— 8 00	*Differ.* in + 19,021 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1892									
1892	333.496 00	2,861 00	22,165 00	106.155 00	936 00	465,613 00	239 00	1,948 00	1892 . . . L. 465,613 00
1891	242,139 00	2,116 00	15,475 00	69,824 00	1,981 00	331.535 00	156 00	2,125 00	1890 . . . » 271,885 00
Differenza nel 1892	+ 91,357 00	+ 745 00	+ 6,690 00	+ 36,331 00	— 1,045 00	+ 134,078 00	+ 83 00	— 177 00	*Differ.* in + 193,728 00

La differenza in meno sulla Rete principale è dovuta al confronto colla decade dell'anno scorso in cui avvenne l'apertura dell'Esposizione Nazionale di Palermo.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI SETTEMBRE 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità	16,052.60	47,345.15	23,726.45	39,536.75	4,958.35	9,330.85	1,185.10	12,410.20
Piccola Velocità	424.20	10,111.25	12,301.55	31,335.60	676.15	15 —	201.95	732.57
Totali	16,476.80	57,456.40	36,028 —	70,872 35	5,634.50	9,345.85	1,387.05	13,142.77

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi (4) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
	via Boulogne . .	158 50	110 30								
Milano	via Calais	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
	via Boulogne . .	173 85	122 90								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	179 15	124 75								
Via Genova											
Livorno	via Calais	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	202 05	140 80								
Firenze	via Calais	214 30	149 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	209 45	146 —								
Roma	via Calais	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	241 15	168 15								
Napoli	via Calais	276 85	193 —	205 60	142 —	6 mesi (**)	472 50	347 95	—	—	—
	via Boulogne . .	272 —	189 75								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	221 60	154 30	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	216 75									
Roma	via Calais	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	256 —	178 55								
Napoli	via Calais	291 80	203 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	286 95	200 25								
Brindisi	Via Napoli via Calais	322 85	225 20	251 60	174 20	6 mesi (*)	537 25	393 30	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	318 —	221 95								
	Via Bolog. via Calais	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	294 80	205 70								
Messina	Via Napoli via Calais	366 25	256 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	361 45	253 50								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti superiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cinta, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2. cl.
			(*)		1. cl.		
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) . Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 48 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 20 p.	—		—	1 58 a.	6 40 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 51 p.	2 23 p.	—		—	1 50 a.	6 45 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 59 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 48 p.	4 04 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranzo	*Pranzo*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—		7 25 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—		8 07 pomer.		—	7 15 a.	1 13 p.
			1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—		9 — p.	9 10 p.	—	9 — a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—		2 02 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—		—	8 56 a.	—	11 47 p.	—
Evian . . . . . —	—		—	11 07 a.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	—		6 37 a.	7 58 a.	—	10 41 p.	11 55 p.
Chambéry . . . . . . —	—		6 59 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 19 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 28 p.	9 41 p.	—	—	10 30 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 30 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 37 a.	—	—	4 18 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 53 a.	—	—	4 27 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 34 p.	—	—	7 — a.
Brindisi . . . . —	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 — p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 34 p.	—	—	1 26 p.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori per Aix-les-Bains, Chambéry, Modane e l'Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.	Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 — a.		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		—	—	10 35 p.	
Roma . . . . —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 54 a.	—	—	2 32 p.	
San-Remo . . . —	7 16 p.	—	3 50 a.	—	—	12 12 p.	
Genova . . . . —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	3 — a.	10 30 a.	—	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	11 30 a.	—	—	—	8 55 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	1 30 p.	—	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	2 12 p.	—	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	5 30 p.	—	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . —	3 42 p.	8 16 p.	—	—	—	5 02 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.	—	—	—	5 26 a.	
Evian . . . . . . —	1 10 p.	5 55 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . . —	3 05 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 43 a.	—	—	—	11 36 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 45 a.	—	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.		1. cl.				
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 59 antim.		9 12 a.	—	Club-Train	6 44 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		9 55 a.	—	1a cl.	7 25 p.	
				(**)		*Pranzo*	
			1. 2. cl.	1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 20 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 a. *Déjeu.*		12 06 p.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 26 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	11 35 antim.		2 07 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		2 09 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Maritime .				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 45 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 50 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2 antim. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

(**) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a cl. che per Calais e l'Inghilterra.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.40 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.24 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia d'*oro* ed una d'*argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino,* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano,* oltre ad una *Medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9), la Giurìa le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino,* l'Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d'onore,* ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giurìa per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880, per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale* ed *Alta Italia,* la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

FRATELLI PASTORI

FABBRICA DI LIME E RASPE

ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Recentissime pubblicazioni:

MANUALE DELL'INGEGNERE CIVILE E DELL'ARCHITETTO

compilato dall'ing. G. CARIATI

Con 430 figure nel testo e 277 tabelle per gli usi della pratica.

Un vol. di 1000 pagine, nitidamente stampato legato in pelle Lire **10.**

Ing. **DONATO SPATARO**

IGIENE DELLE ABITAZIONI

VOL. II.

IGIENE DELLE ACQUE

Proprietà fisico-chimiche - Inquinamento - Analisi delle acque potabili - Idrologia - Generalità sulla circolazione delle acque - Idrografia sotterranea d'Italia - Valore sanitario delle varie acque in natura.

Un vol. in-8°, con 171 incisioni e 13 tavole cromolitogr., 1891. — L. **20.**

IL VOL. I: FOGNATURA DOMESTICA 1887, L. **18**

Ing. **E. BIANCHI-MALDOTTI**

MANUALE DI IDRAULICA

Un vol. in-12°, con 63 fig., 1891. — Lire **6.**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria,* coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere.*

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

MARCA DI FABBRICA

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO. VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo.*

TORINO, 1892 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 17 Dicembre 1892. NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

Preghiamo i nostri cortesi Abbonati, il cui abbonamento scade colla fine dell'anno, a voler essere solleciti nella rinnovazione, inviando il relativo importo con vaglia postale o cartolina-vaglia. L'AMMINISTRAZIONE.

A questo numero va unita una Circolare dell'*Office Central des transports internationaux par chemins de fer* di Berna.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1891-92

Signori,

La gestione di cui vi rendiamo conto è certamente tra le più notevoli della nostra vita sociale e pei fatti compiuti e risultati conseguiti.

L'Esposizione nazionale indetta a Palermo e le costruzioni ferroviarie a noi affidate, ci imponevano obblighi speciali, cui dovevamo rivolgere ogni nostro pensiero. E noi provvedemmo convenientemente per secondare, coi mezzi di cui disponevamo, la festa del lavoro, e demmo efficace impulso all'allestimento delle linee cui è collegato il benessere di tanta parte dell'Isola.

Nè mancammo di migliorare sempre più il servizio e di agevolare il commercio con opportune modificazioni di tariffa.

Consci, come siamo, che la nostra industria è strettamente congiunta alla prosperità del Paese, abbiamo, per quanto si poteva, promosso il movimento dei viaggiatori e delle merci non solo colla riduzione del prezzo di alcuni trasporti, ma benanco coll'anticipare, a nostro rischio e pericolo, l'apertura di taluni tronchi.

E persevereremo in questa via, fidenti nel vostro appoggio e nella considerazione del Governo, al quale certo non saranno sfuggiti i nostri sforzi per il rapido sviluppo delle costruzioni ferroviarie e l'impegno con cui, mercè la cooperazione di un personale zelante, abbiamo migliorato il servizio.

L'opera nostra, è vero, non è stata sempre nè facile, nè piana, attese le difficoltà cui dà luogo l'applicazione del contratto e le poco favorevoli condizioni del mercato; ma col nostro contegno conciliante e previdente abbiamo procurato di eliminare le ragioni di dissidio col Governo, ed abbiamo mantenuto alta la posizione finanziaria della nostra azienda.

I. — Ordinamento dei servizi.

È stato nostro costante pensiero di organizzare il servizio nella guisa più rispondente ai vari bisogni del traffico ed alla peculiare condizione delle linee; e perciò nella distribuzione del personale ci siamo sempre più preoccupati di proporzionare i mezzi al fine.

Gli organici numerici da noi studiati per le varie Direzioni locali, ci hanno condotto a stabilire la forza occorrente in ciascun ramo di servizio ed a limitare la spesa nei suoi giusti limiti.

Però l'apertura di km. 69 di nuove linee avvenuta durante l'esercizio di cui ci intratteniamo, ci ha obbligati ad estendere i limiti di alcune Direzioni locali e ad aumentare il numero assoluto del personale.

Così il tronco Oliveri-Patti fu affidato alla Direzione locale di Messina e quello Noto-Modica a quella di Siracusa, assegnando all'altra di Catania il tronco Bicocca-Valsavoia-Scordia.

La ripartizione quindi delle linee fra le varie Direzioni locali risultò la seguente:

a) Palermo Porto-Caldare, Roccapalumba-Santa Caterina e Termini-Cefalù alla Direzione locale di Palermo, in tutto km. 213;

b) Catania-Santa Caterina e Bicocca-Valsavoia-Scordia alla Direzione locale di Catania, in tutto km. 148;

c) Messina-Catania e Messina-Patti alla Direzione locale di Messina, in tutto km. 167;

d) Valsavoia-Siracusa-Modica alla Direzione locale di Siracusa, in tutto km. 157;

e) Santa Caterina-Caltanissetta-Licata, Licata-Terranova e Canicattì-Porto Empedocle alla Direzione locale di Caltanissetta, in tutto km. 170.

Affinchè possiate rilevare in qual modo il personale sociale era distribuito nei vari uffici e nelle Direzioni locali, vi presentiamo il seguente quadro, il quale vi darà pure un'idea delle diminuzioni che si poterono fare nei primi sei esercizi e del piccolo aumento che si è verificato in questo:

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

UFFICI SERVIZI E DIREZIONI LOCALI	Numero degli impiegati ed agenti al 30 giugno							
	1892 km. in es. 857	1891 km. in es. 788	1890 km. in es. 720	1889 km. in es. 706	1888 km. in es. 673	1887 km. in es. 667	1886 km. in es. 637	1885 km. in es. 599
Servizio generale	4	4	4					
Ufficio sede	7	8	8					
Segretariato	31	29	28					
Ragioneria	28	29	28					
Contenzioso	4	4	4					
Ufficio controllo	83	77	75					
» cassa	11	10	11					
» approvvigionamenti	26	27	23					
» sanitario	6	6	5					
» istituti di previdenza	10	10	8					
» lavori	48	53	56					
» del materiale e trazione	19	18	17					
» del traffico	23	23	26					
Officine	507	488	502					
Magazzini	74	70	73					
Direz. locale di Palermo	791	786	774					
» Caltanissetta	490	482	474					
» Catania	614	575	569					
» Siracusa	260	216	237					
» Messina	499	521	523					
Personale in disponibilità	»	2	19					
Totale	3,535	3,438	3,464	3,595	3,628	3,749	3,849	3,941

Ora, siccome tra il 30 giugno 1891 ed il 30 giugno 1892 noi abbiamo una differenza di km. 69 di ferrovie in esercizio, possiamo dedurne che l'aumento di 97 agenti nel personale stabile e provvisorio, è abbastanza giustificato.

La situazione del personale avventizio destinato ai lavori dell'esercizio di indole permanente risulta dal seguente prospetto:

Personale avventizio.

Al 30 giugno 1885 n. 400 di cui 216 guarda-barriere
Id. 1886 » 433 » 221 id.
Id. 1887 » 397 » 215 id.
Id. 1888 » 344 » 194 id.
Id, 1889 » 405 » 279 id.
Id. 1890 » 546 » 395 id.
Id. 1891 » 582 » 450 id.
Id. 1892 » 598 » 517 id.

Noi quindi abbiamo che l'aumento del personale avventizio, in quest'ultimo anno, si è limitato solo a 16 agenti, e questo aumento va attribuito alle guarda-barriere assunte pei nuovi tronchi, mentre gli altri agenti di fatica sono diminuiti di numero, perchè alcuni di essi cessarono di essere avventizi e passarono in pianta provvisoria.

Il totale degli agenti stabili, provvisori ed avventizi esistenti al 30 giugno 1892 ascende a n. 4133, ivi compresi però quelli destinati ai lavori di conto del Governo od alla sorveglianza delle costruzioni.

E poichè il numero di questi ultimi agenti risulta di n. 63, noi abbiamo che al 30 giugno 1892 il personale addetto all'esercizio delle linee si limitava tra uomini e donne a n. 4070, e perciò, in ragione degli 857 km. in esercizio a quel giorno, a n. 4.74 per chilometro di linea, ivi compreso il personale delle officine, che, secondo i titoli della nomenclatura, deve gravare sulle spese di riparazione del materiale.

Perchè ora possiate vedere quali sono le spese di personale portate in contabilità, in confronto a quelle dell'esercizio antecedente, vi mettiamo sott'occhio il seguente prospetto, che contiene i vari titoli della nomenclatura dei conti:

		Spese di personale		Differenza	
		1891-92 Media km. es. 820	1890-91 Media km. es. 743	in più	in meno
Spese generali di amministr. e di eserc. (competenze al personale dell'Amministrazione centrale)		608,406.32	527,195.39	81,210.93	»
Servizio della manutenzione	Uffici	83,685.33	82,308.81	1,376.52	»
	Linea	1,042,843.68	954,500.14	88,343.54	»
Servizio della trazione	Uffici	83,724.78	77,384.98	6,339.80	»
	Personale dei depositi locomotive	603,738.85	556,004.70	47.734.15	»
Servizio del movimento e traffico	Uffici	83,728.43	77,273.84	6,454.59	»
	Convogli	296,686.73	267,953.42	28,733.31	»
	Stazione	949,709.15	881,265.86	68,443.29	»
	Telegrafi	23,633.43	21,780.02	1,853.41	»
		3,776,156.70	3,445,667.16	330,489.54	»
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.				330,489.54	

Noi dunque abbiamo avuto nell'esercizio di cui discorriamo una maggiore spesa di personale in L. 330,489.54, che è quasi tutta dovuta alla apertura delle nuove linee, essendo stata necessaria, come dicemmo, l'assunzione di nuovo personale.

E poichè il numero medio dei chilometri esercitati in più in questo anno ammonta a km. 77,378, si può ritenere che la spesa media chilometrica riferentesi a queste nuove aperture ammonta a L. 4271.10, mentre quella media del passato esercizio fu di L. 4637.50.

Affinchè poi possiate vedere in che modo la maggiore spesa di questo anno è ripartita tra i diversi titoli di compenso che, oltre la paga fissa, sono previsti dai nostri regolamenti, vi presentiamo il seguente prospetto:

INDICAZIONI	SPESA DEL PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO											Media annuale dei km. in esercizio	Spesa media annuale per chilometro di linea
	Stipendio o paga	Lavoro straordinario	Malaria	Servizio notturno	Indennità speciale	Alloggio	Premi	Percorrenze	Trasferte e traslochi	Gratificazioni e sussidi	Totale		
Totali mesi da luglio 1890 a giugno 1891	2,739,588.31	73,267.37	93,049.68	67,476.62	9,060.31	29,766.81	175,438.97	102,358.52	125,178.83	30,481.74	3,445,667.16	743	4,637.50
Totali mesi da luglio 1891 a giugno 1892	2,991,894.69	87,814.91	103,820.70	77,494.56	14,392.67	26,958.88	192,153.78	113,806.07	131,589.95	36,230.49	3,776,156.70	820	4,605.06
Differenza nell'anno 1891-92	(1) + 252,306.38	(2) + 14,547.54	(3) + 10,771.02	(4) + 10,017.94	(5) + 5,332.36	— 2,807.93	(6) + 16,714.81	(7) + 11,447.55	+ 6,411.12	+ 5,748.75	+ 330,489.54	+77	— 32.44

(1) L'aumento nell'ammontare degli stipendi è dovuto alle spese del personale destinato alla manutenzione dei nuovi tronchi complementari consegnati alla Società.
(2) La differenza in più nella spesa per lavoro straordinario è dovuta alla guardia ai treni notturni ed al maggior traffico.
(3) L'aumento nell'ammontare dell'indennità di malaria è dovuto all'apertura dei nuovi tronchi.
(4) L'aumento nell'ammontare delle pernottazioni si deve al maggior traffico ed al maggior numero di chilometri in esercizio.
(5) Essendosi computata al capitolo dell'indennità speciale la spesa degli assegni *ad personam* che si corrispondono ai sensi dell'art. 21 dell'Ordine di servizio generale n. 21-1889, si è avuto un aumento in questo titolo e la relativa diminuzione in quello dell'alloggio nel quale tale spesa era prima computata.
(6 e 7) La differenza in più che si rileva tanto nell'ammontare dei premi che in quello dell'indennità di percorrenza, è dovuta al maggiore sviluppo della rete in esercizio ed al maggior traffico di quest'anno.

Dai tre prospetti più sopra esposti si possono ricavare le seguenti deduzioni:

1° che la spesa media di personale per ciascun chilometro di linea è scesa da L. 4637.50 a L. 4605.06, con una differenza in meno di L. 32.44, malgrado le maggiori prestazioni cui diede luogo l'Esposizione nazionale;

2° che la maggiore spesa di L. 330,489.54 portata in questo anno nella contabilità sociale, risponde ad una media di L. 4271.10 per chilometro di nuove linee, cioè ad una cifra assai inferiore a quella media generale;

3° che le spese di personale dell'Amministrazione centrale non hanno aumentato malgrado il maggiore sviluppo della rete;

4° che il personale addetto al servizio della rete (comprese le officine) risultò di n. 4.74 per chilometro di linea.

Questi risultati sono al certo favorevoli, e vi dimostrano la cura che la nostra Direzione Generale, seguendo il nostro costante indirizzo, ha posto nel destinare ai vari servizi il personale effettivamente richiesto dai bisogni dell'esercizio.

II. — **Esercizio della rete.**

§ 1. — Traffico.

Lo sviluppo complessivo della rete, che al 30 giugno del 1891 era di km. 788, al 30 giugno dell'anno corrente ascese a km. 857, a causa dell'apertura all'esercizio del tronco Noto-Modica, di km. 60, e del tronco Oliveri-Patti, di km. 9.

Però, siccome il tronco Noto-Modica fu aperto all'esercizio il 23 dicembre 1891, e quello di Oliveri-Patti il 25 maggio 1892, la lunghezza media di tutta la rete nell'anno finanziario 1891-92 si deve considerare di km. 820, come dal prospetto n. 1.

Il prodotto lordo, depurato delle sole tasse erariali e di bollo, ammontò durante l'esercizio 1891-92 a L. 9,326,774.78, ossia a L. 11,374.11 per ogni chilometro di linea esercitata, con un aumento complessivo sul precedente esercizio di L. 836,557.79, corrispondente a L. 1020.19 per chilometro.

Ripartendo poi il prodotto totale tra la rete principale e le complementari, abbiamo: per la rete principale lire 8,397,600.22, cioè L. 13,789.16 per chilometro; e per le linee complementari L. 929,174.56, corrispondenti a lire 4403.67 per ogni chilometro di linea complementare in esercizio.

Mettendo a confronto i prodotti anzidetti con quelli dell'esercizio antecedente, risulta che ebbesi un aumento tanto nei prodotti della rete principale, quanto in quelli delle linee complementari, nella misura di L. 639,758.76 per la prima, uguale a L. 1050.50 per km., e di L. 196,799.03 per le altre, uguale a L. 932.70 per ogni chilometro di linea complementare.

Ripartendo i prodotti di tutta la rete fra le diverse categorie di traffico e mettendoli a confronto con quelli dell'esercizio finanziario 1890-91, si ottengono i seguenti risultati:

Ripartizione dei prodotti della rete principale.

Categoria dei trasporti	Prodotto		Differenza	
	Esercizio 1891-92	Esercizio 1890-91	in più	in meno
Viaggiatori	3,803,615.78	3,273,734.73	529,881.05	»
Bagagli e cani	86,544.96	70,741.02	15,803.94	»
Merci a grande velocità . . .	396,065.14	371,311.90	24,753.24	»
Merci a piccola velocità accelerata	401,593.39	416,102.86	»	14,509.47
Merci a piccola velocità ordinaria	3,671,948.38	3,587,388.13	84,560.25	»
Prodotti indiretti	37,832.57	38,562.82	»	730.25
	8,397,600.22	7,757,841.46	654,998.48	15,239.72
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.			639,758.76	

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DELLE LINEE COMPLEMENTARI.

Categorie dei trasporti	Tronco Siracusa-Modica — Prodotto del 1891-92 (Km. in esercizio 92 — Media 65)	1890-91 (Km. in esercizio 33 — Media 33)	Differenza in più	Differenza in meno	Tronco Termini-Cefalù — Prodotto del 1891-92 (Km. in esercizio 31 — Media 31)	1890-91 (Km. in eserc. 31 — Media 31)	Differenza in più	Differenza in meno
Viagg. L. . .	154,083.01	90,753.31	63,329.70	»	71,011.02	58,714.55	12,296.47	»
Bagag. e cani »	1,829.16	1,005.30	823.86	»	971.02	771.86	199.16	»
Merci a G. V. »	6,538.55	4,069.38	2,469.17	»	6,510.76	5,834.81	675.95	»
Merci a P.V.A. »	3,756.60	1,954.48	1,802.12	»	4,670.42	6,723.39	»	2,052.97
Merci a P. V. »	31,498.84	41,732.47	»	10,233.63	23,788.23	23,906.95	»	118.72
Prodot. ind. »	367.13	428.20	»	61.07	1,376.13	246.38	1,129.75	»
Tot. L.	198,073.29	139,943.14	68,424.85	10,294.70	108,327.58	96,197.94	14,301.33	2,171.69

Categorie dei trasporti	Tronco Messina-Patti — Prodotto del 1891-92 (Km. in esercizio 70 — Media 62)	1890-91 (Km. in esercizio 61 — Media 44)	Differenza in più	Differenza in meno	Tronco Valsavoia-Scordia — Prodotto del 1891-92 (Km. in eserc. 14 — Media 14)	1890-91 (Km. in eserc. 14 — Media 14)	Differenza in più	Differenza in meno
Viagg. L. . .	363,121.03	303,568.79	59,552.24	»	27,655.17	30,313.44	»	2,658.27
Bagag. e cani »	2,119.79	2,023.49	96.30	»	146.11	171.51	»	25.40
Merci a G. V. »	25,004.89	21,517.46	3,486.93	»	1,681.50	1,554.83	126.67	»
Merci a P.V.A. »	25,215.69	14,972.93	10,242.76	»	2,935.46	2,558.79	376.67	»
Merci a P. V. »	98,177.54	76,755.89	21,421.65	»	18,351.55	16,532.71	1,818.84	»
Prodot. ind. »	2,077.95	555.73	1,522.22	»	541.84	223.49	318.35	»
Tot. L.	515,716.89	419,394.29	96,322.10	»	51,311.63	51,354.77	2,640.53	2,683.67

Categorie dei trasporti	Tronco Licata Porto-Molo — Prodotto del 1891-92 (Km. in esercizio 3 — Media 3)	1890-91 (Km. in esercizio 3 — Media 3)	Differenza in più	Differenza in meno	Tronco Licata-Terranova — Prodotto del 1891-92 (Km. in eserc. 36 — Media 36)	1890-91 (Km. in eserc. 36 — Media 9)	Differenza in più	Differenza in meno
Viagg. L. . .	»	»	»	»	28,026.90	8,745.54	19,281.36	»
Bagag. e cani »	»	»	»	»	631.98	126.75	505.23	»
Merci a G. V. »	»	»	»	»	1,962.18	388.24	1,573.94	»
Merci a P.V.A. »	»	113.14	»	113.14	1,130.17	430.86	699.31	»
Merci a P. V. »	13,027.18	13,009.38	17.80	»	10,772.44	2,635.80	8,136.64	»
Prodot. ind. »	»	»	»	»	194.82	35.68	159.14	»
Tot. L.	13,027.18	13,122.52	17.80	113.14	42,718.49	12,362.87	30,355.62	»

Dai prospetti sopra esposti risulta chiaramente che, eccezione fatta della piccola velocità accelerata, nella quale si ebbe una diminuzione di pochissimo conto, l'aumento di prodotto si è avverato per ogni categoria di trasporto, tanto sulla rete principale che sulle complementari.

Egli è vero che sull'aumento dei prodotti di quest'anno ha in massima parte influito l'Esposizione nazionale di Palermo, specialmente per le categorie viaggiatori e bagagli; però puossi affermare che tutte le altre categorie del traffico abbiano avuto il loro graduale sviluppo per le migliorate condizioni del commercio dell'Isola.

Fatta quindi eccezione pel traffico viaggiatori, che più direttamente fu influenzato dalla Mostra di Palermo, noi riteniamo che lo sviluppo progressivo nelle altre categorie dei trasporti debba continuare nel successivo esercizio.

Dal prospetto della ripartizione dei prodotti lordi per tronchi di linea, che vi presentiamo, rileverete di leggieri che per la rete principale si è avuto dappertutto un aumento di prodotto chilometrico, e che questo aumento, dovuto in massima parte al traffico viaggiatori, si è mantenuto in misura rilevante in alcuni tronchi e lieve in alcuni altri, secondo che l'aumento o la diminuzione dei prodotti a piccola velocità abbia contribuito ad aumentarlo o a deprimerlo.

Nelle linee complementari, salvo che per il tronco Termini-Cefalù, in cui abbiamo avuto un aumento di prodotto chilometrico, si è avuta una diminuzione insignificante pei tronchi Valsavoia-Scordia, Licata-Terranova e Licata-Porto e Molo. I tronchi Siracusa-Modica e Messina-Patti hanno dato un prodotto chilometrico inferiore a quello verificatosi lo scorso anno per i tronchi Siracusa Noto e Messina-Barcellona, perchè i prolungamenti da Noto a Modica e da Barcellona a Patti, aperti all'esercizio in quest'anno, non hanno avuto la stessa densità di traffico dei tronchi precedentemente esercitati. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul settimo Esercizio — 1891-92

(*Cont. e fine. Vedi n. 48, 49 e 50*)

Relazione dei Sindaci.

Signori,

Prima di rendervi conto della gestione sociale, il Comitato dei Sindaci sente il dovere di ricordare il compianto nostro Presidente Conte Giulio Belinzaghi, che tanto si rese benemerito della nostra Società.

Sciolto questo debito di gratitudine, adempiamo all'obbligo che la legge, lo statuto ed il mandato di fiducia del quale ci avete onorati, ci impongono, esprimendovi il nostro voto sulle risultanze finanziarie, quali appaiono dal bilancio che il Consiglio oggi sottopone al vostro esame.

Se da una parte il nostro còmpito è gradito, trovandoci di fronte ad un'Amministrazione sotto ogni rapporto regolare, ci rincresce dovervi dire che, anche nello scorso anno 1891-92, l'esercizio delle nostre linee non ha dato i risultati che si speravano allorchè furono concluse le Convenzioni ferroviarie, quando sembrava che lo sviluppo economico italiano non dovesse soffrire un così lungo arresto.

Le condizioni generali del nostro Paese risentono ancora il contraccolpo dell'arenamento in cui si è trovato il commercio: deficienze di redditi ed altre vicende che sarebbe troppo lungo l'enunciare, hanno esercitata un'influenza poco favorevole sull'andamento della nostra gestione. Il disagio economico, la conseguenza della crisi edilizia, il scemato lavoro di molti stabilimenti industriali, la concorrenza di linee ferroviarie parallele alle nostre, hanno contribuito a rendere meno proficua la nostra operosità. Nondimeno possiamo constatare un miglioramento nell'insieme dell'esercizio della nostra rete, in confronto dell'anno precedente, e questo lascia sperare che tale stato di cose sia passeggero e che sia più confortante la nota delle nostre future relazioni.

Limitandoci a quanto più direttamente riflette il nostro mandato, vi diremo che nei frequenti controlli e nelle continue indagini sul funzionamento dei diversi rami di servizio, abbiamo potuto notare una rigorosa precisione in tutte le registrazioni, un intento continuo nell'attuazione delle economie che sono compatibili colle esigenze del servizio.

Abbiamo constatata l'esistenza dei valori di ragione della Società e dei terzi, quali risultano dai registri della contabilità, e così pure abbiamo rilevata l'esattezza delle partite attive e passive accennate nel bilancio, del quale venne riconosciuta la regolarità nelle singole appostazioni e nei risultati finali.

Ora crediamo opportuno di presentarvi in un breve prospetto riassuntivo i risultati finanziari di cui teniamo parola:

Il prodotto dell'esercizio 1891-92 derivato dalla rete principale, depurato, a termini di contratto, del 27 1/2 0/0 dovuto allo Stato, e del 10 0/0 da levare per i fondi previdenza e per l'uso del materiale mobile, e tenutovi conto di alcuni accessori, è rimasto della somma di . L.	69,695,986.82
La rete secondaria ha dato un prodotto lordo, la cui metà, aumentata dal corrispettivo fisso di L. 3000 per ogni chilometro di lunghezza media virtuale, ascende, coll'aggiunta di taluni compensi accessori, a . »	5,236,147.23
Si ottiene quindi un totale di . . . L.	74,932,134.05
al quale aggiungendosi gli introiti a rimborso di spesa in . . . . »	2,774,251.04
si ha la competenza della Società sui prodotti nella somma di . . . . . . L.	77,706,385.09
D'altra parte le spese d'esercizio — per tutte e due le reti — distinte nelle solite divisioni di Direzione e Servizi amministrativi, Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, Trazione e Materiale, e Spese generali dell'esercizio, essendo ammontate a . . . . »	78,877,340.10
risulta una eccedenza finale passiva di . L.	1,170,955.01

Venendo poi alla liquidazione generale dell'anno finanziario 1891-92 essa così si riassume:

a) *nell'attivo:*		
1. Corrispettivo a carico del Governo per l'uso del materiale d'esercizio . . . L.	7,820,000 —	
2. Utile della linea di Modane e della Roma-Albano-Nettuno, esercitate per conto della Società . . . . . »	7,884.21	
3. Servizio del capitale azioni per le costruzioni . »	2,587,500 —	
4. Proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni . »	3,783,134.44	
quindi con un totale di . . . . . . L.		14,198,518.65
b) *nel passivo:*		
1. Spese dell'Amministrazione centrale . . . . L.	1,173,920.79	
2. Quota d'ammortamento delle spese di fondazione . »	101,389.42	
3. Imposta di ricchezza mobile . . . . »	1,146,553.27	
4. Eccedenza passiva superiormente accertata sui prodotti . . . . »	1,170,955.01	
con un complesso di . . . . L.		3,592,818.49
che differenziate dal totale attivo danno un utile netto dell'esercizio di . . . . . L.		10,605,700.16

Da questo importo, a termini dello Statuto sociale e giusta le proposte del vostro Consiglio, vanno fatte le seguenti detrazioni:

a) 1|20 pel fondo statutario di riserva . . . L. 530,285.01		
b) una somma corrispondente al 5 0|0 del capitale sociale, da distribuire ai soci nella misura di L. 25 per ogni azione . . . . . » 9,000,000 —		
complessivamente da detrarre	L.	9,530,285 01
il che fa risultare un primo residuo di .	L.	1,075,415.15
Da questo prelevandosi: *c*) 1|10 per il fondo straordinario di riserva	»	107,541.51
si ottengono	L.	967,873.64
le quali dovendo pure essere diminuite: *d*) di 1|10 per il Consiglio d'Amministrazione in	»	96,787.36
si ha in tal modo un ultimo residuo di	L.	871.086.28
Ora aggiungendo a questa somma l'avanzo di utili netti dell'esercizio 1890-91 di .	»	79,217.92
si ottiene un ulteriore utile complessivo da distribuire in	L.	950,304.20
sul quale il vostro Consiglio vi propone di assegnare, per un dividendo di L. 2.50 ad ognuna delle N. 360,000 azioni sociali la somma di	»	900,000 —
L'avanzo di	L.	50,304.20

viene riportato al prossimo esercizio 1892-93, il quale si apre con una riserva complessiva accumulata a tutto il 30 giugno 1892, di L. 6,954,772.75, così suddistinta:

Fondo di riserva ordinario . . L. 6,281,296.69
Fondo di riserva straordinario . » 673,476.06

Da questo prospetto risulta come siasi verificato anche quest'anno, un minor introito, in confronto delle spese, e perciò una perdita di L. 1,170,955.01 proveniente dall'esercizio delle nostre linee.

Tuttavia i benefici realizzati ammontano complessivamente a L. 10,605,700.16, quali risultano dal precedente prospetto, che permettono di distribuire un riparto di L. 27.50 per azione, aumentando contemporaneamente le riserve sociali di L. 637,826.52, che così ascendono cumulativamente a L. 6,954,772.75, interessi compresi.

Questi benefici, provenienti in parte da utili già realizzati sulle costruzioni, dimostrano l'oculatezza del Consiglio e della Direzione nella condotta dei lavori assunti dalla nostra Società.

Abbiamo già detto come il Consiglio abbia introdotte molte e sane economie, e ci consta, in modo positivo, che intende perseverare in questa via; noi lo incoraggiamo a persistervi con fermezza di propositi, e non dubitiamo che la Direzione Generale e tutti i Capi-Servizio contribuiranno col loro zelo a raggiungere questo scopo.

Dopo quanto espostovi, ci associamo alle proposte della vostra Rappresentanza, invitandovi ad approvare il bilancio ed il riparto degli utili nella misura che vi fu indicata.

Prima di chiudere questa nostra Relazione, non possiamo far a meno di esprimere i sensi della nostra gratitudine all'Amministrazione che, in mezzo a tante difficoltà, seppe rispondere alle esigenze del Paese, mantenendo alto il prestigio della nostra Società, e del pari segnaliamo alla vostra benemerenza l'egregio nostro Direttore Generale che, unitamente al personale, non tralasciò nè studi, nè fatiche pel bene della istituzione affidata alle sue cure.

Milano, il 6 novembre 1892.

I Sindaci: ALBERTO OPPENHEIM — ENEA BIGNAMI — G. G. SCHUSTER BURCKHARDT — AMBROGIO BIGATTI — GIOVANNI SILVESTRI.

SULLA POLIZIA DELLE MINIERE, CAVE E TORBIERE

Il ministro Lacava ha presentato alla Camera dei Deputati, nella seduta del 1° corr., un disegno di legge ***sulla polizia delle miniere, cave e torbiere.***

L'importanza che acquistano oggigiorno tutte le proposte di legge tendenti a disciplinare il lavoro ed a stabilire la responsabilità degli infortunii, ci affida di far cosa gradita ed interessante per i nostri lettori nel riportare testualmente gli articoli di questo disegno di legge, che fa parte dei provvedimenti di legislazione sociale ai quali s'informa il programma del presente Ministero.

Il disegno di legge è preceduto da una relazione diffusa, corredata di dati statistici sugli infortunii minerarii, e nella quale sono accennati i sistemi di lavorazione di molte nostre miniere, sistemi alquanto primitivi ed, in moltissimi casi, causa di disgrazie e di permanenti infermità agli operai che vi sono addetti.

Ad ovviare a tali gravi inconvenienti il Ministro dice che è necessario stabilire delle penalità per chi, nell'esercizio delle miniere, o per imperizia o per altri motivi è cagione di danni alle persone. A tale scopo sono dirette le disposizioni di polizia mineraria che vengono sottoposte alla Camera. Tali disposizioni, secondo il Ministro, sono fra le più miti di quante quasi tutti gli Stati d'Europa han creduto di dettare per la tutela degli operai minatori, e sono desunte dai disegni di legge dai precedenti Ministri elaborati.

L'on. Lacava termina la relazione promettendo per un tempo non lontano un completo progetto di legge sull'esercizio delle miniere ed invoca l'approvazione di queste prime ed urgenti disposizioni intese a migliorare la condizione morale e materiale dei lavoratori, confidando che la Camera vorrà entrare risolutamente sulla via che si è prefissa il Ministero della pacificazione sociale.

Riservandoci di riferire sulla discussione quando questa avrà luogo, ecco intanto il *Disegno di legge:*

Art. 1. Ogni esercente di miniera, cava e torbiera dovrà, mediante verbale da compilarsi presso il municipio del luogo ove esso si trovano, indicare nome, cognome e domicilio e quello delle persone, alle quali è affidata la direzione e la sorveglianza dei lavori, con l'obbligo di avvertire il sindaco, nel termine di giorni otto, ogni qualvolta si verifichi un mutamento.

Art. 2. Ogni esercente di miniere o cave sotterranee deve mantenere in duplice copia il piano, con profili dei lavori, eseguiti in esse alla scala di 1 a 500 od anche in scala minore ove si tratti di miniere o cave molto estese.

Tale obbligo può essere esteso anche alle cave coltivate a cielo aperto, quando il piano sia riconosciuto necessario per la sicurezza dei lavori.

Una copia messa annualmente al corrente, è conservata nell'ufficio dell'ingegnere delle miniere.

Ove l'ingegnere delle miniere non riconosca esattezza e chiarezza nel piano, il prefetto ne ordina la rettificazione, ed in caso di rifiuto, la formazione di ufficio a spese dell'esercente.

Art. 3. Gl'ingegneri e gli aiutanti del regio corpo delle miniere, od altri pubblici funzionari a ciò delegati dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, hanno diritto di visitare le miniere, le cave di ogni genere e le torbiere.

Gli esercenti hanno l'obbligo di agevolare loro tali visite e di fornire i dati e le informazioni necessarie all'adempimento del loro ufficio. In caso di rifiuto, gl'ingegneri, aiutanti ed ufficiali delegati invocheranno l'assistenza delle autorità locali di polizia, le quali non potranno rifiutarsi.

Art. 4. I lavori delle miniere, cave e torbiere, devono essere condotti in guisa da provvedere efficacemente alla sicurezza e salute delle persone e da non compromettere la sicurezza degli edifici, strade e corsi d'acqua sovrastanti o prossimi, attenendosi alle norme stabilite nei seguenti articoli, ed in generale a tutte le cautele suggerite dall'arte.

Art. 5. Quando l'ingegnere delle miniere riconosca che i lavori di una miniera o cava siano condotti in modo non conforme al disposto dell'articolo precedente, così da creare pericoli anche non immediati, ne riferisce al prefetto proponendo i provvedimenti necessari per evitare ogni pericolo.

Il prefetto, uditi gli esercenti ed il predetto ingegnere, emanerà le disposizioni opportune.

Qualora poi dall'esame dei lavori risulti l'imperizia del personale

dirigente o sorvegliante dei lavori di una miniera, cava o torbiera, il prefetto, sulla proposta dell'ingegnere delle miniere, udito l'interessato, potrà obbligare l'esercente ad affidare la direzione o la sorveglianza della lavorazione a personale riconosciuto idoneo.

Art. 6. Non si possono fare scavi per estrazione di sostanze minerali a distanza minore di venti metri dalle abitazioni, dai luoghi cinti da muro e dalle strade pubbliche, e di cinquanta metri dai corsi d'acqua, canali, acquedotti e sorgenti, senza una speciale autorizzazione del prefetto, sentito l'ingegnere delle miniere, e se non sarà stata preventivamente prestata una cauzione per tutti i danni ai quali tali scavi potrebbero dar luogo.

Uguali distanze saranno osservate anche per trivellamenti che si facessero nelle adiacenze di una sorgente minerale o termale di uso sanitario.

Una maggior distanza potrà però, a seconda dei casi, essere prescritta dal prefetto sul parere dell'ingegnere suddetto, ed ove lo creda necessario, su quello degli ingegneri del genio civile.

Art. 7. La cauzione, di cui al precedente articolo e stabilita con decreto del prefetto sulla proposta dell'ingegnere delle miniere, deve essere prestata presso una cassa pubblica che sarà indicata dal prefetto stesso.

Art. 8. È vietato di tenere depositi di materie esplosive od accensibili nei sotterranei.

Art. 9. Qualora l'ingegnere delle miniere riconosca che l'uso delle mine può dar luogo a scoppio di gas od incendi, il prefetto sulla proposta di lui, dovrà proibirlo, in tutta la miniera o nei cantieri indicati dall'ingegnere stesso.

Dovrà del pari proibire l'accumulamento nei sotterranei del minerale abbattuto, qualora, a parere dell'ingegnere, possa essere causa di pericolo.

Art. 10. Gli apparecchi di estrazione meccanica sia per pozzi, sia per gallerie inclinate, dovranno sempre scorrere sopra guide ed essere muniti di congegni di sicurezza come freni, paracadute e simili, ad arrestarne la caduta in caso di rottura della frana o di altro simile guasto.

Il prefetto, udito l'ingegnere delle miniere, potrà, a richiesta dell'esercente, dispensarlo dall'obbligo di munire di tali congegni di sicurezza gli apparecchi che servono unicamente all'estrazione del minerale, prescrivendo le necessarie cautele.

Art. 11. Gli esercenti delle miniere, cave e stabilimenti, che ne dipendono, sono obbligati a tenervi i medicamenti ed i mezzi di soccorso necessari in ragione del numero degli operai, della natura dei lavori e della loro situazione. Potrà essere imposto ad ogni esercente o gruppo di esercenti l'obbligo di tenere a loro spese un medico.

Art. 12. Ove i lavori di miniere, cave o torbiere vicine siano eseguiti in modo da mettere in pericolo la reciproca sicurezza, il prefetto, sulla proposta dell'ingegnere delle miniere, uditi gl'interessati, prescriverà il modo con cui debbono essere condotti, al fine di ovviare ad ogni inconveniente, e potrà prescrivere che siano assoggettati, in tutto o in parte, secondo che occorrerà, ad una direzione unica, per tutto ciò che riguarda la sicurezza dei lavori.

Art. 13. Le opere da farsi fuori del terreno appartenente alla miniera, cava o torbiera, per garantirne la sicurezza o per regolarne la ventilazione, potranno essere comprese fra quelle per le quali è ammessa la dichiarazione di pubblica utilità secondo le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359 e delle successive.

Art. 14. Qualora i proprietari o possessori non si uniformino alle disposizioni contenute negli articoli 5 e 12, il prefetto potrà vietare in tutto o in parte la continuazione dei lavori.

In tale caso, contro i decreti del prefetto è ammesso ricorso al Ministro di agricoltura e commercio, il quale decide, udito il Consiglio delle miniere.

Art. 15. Nei casi d'infortunio o quando si verifichino circostanze che mettano in pericolo la sicurezza delle persone, edifizi, strade e corsi d'acqua, i direttori delle miniere, cave o torbiere od i loro rappresentanti, debbono immediatamente informarne l'autorità locale di pubblica sicurezza e l'ingegnere delle miniere, il quale ne avviserà il prefetto della provincia.

In caso d'urgenza, il sindaco, d'accordo con l'ingegnere delle miniere, ove egli sia presente, oppure questi da solo, in assenza del sindaco, dà, a tenore dell'articolo 133 della legge comunale e provinciale, i provvedimenti indispensabili.

Gli esercenti miniere, cave o torbiere vicine, sono tenuti a prestar utensili, cavalli ed ogni altro mezzo di soccorso di cui sono in possesso, salvo le competenti indennità.

Art. 16. Le prescrizioni emanate dal prefetto, nell'interesse della sicurezza e salubrità delle miniere, cave o torbiere, vengono notificate agli esercenti per mezzo del sindaco del Comune.

Il reclamo contro l'ordinanza del prefetto, avrà effetto sospensivo, salvo i provvedimenti d'urgenza.

L'esercente, che intenda presentare reclamo contro l'ordinanza del prefetto, dovrà presentarlo nel termine di dieci giorni dalla notificazione dell'ordinanza medesima.

Se trascorso questo termine senza aver presentato reclamo, l'esercente non si uniformerà alle prescrizioni dell'ordinanza, egli sarà punito con un'ammenda o multa da lire cinquanta a lire mille la quale potrà essere raddoppiata in caso di recidiva senza pregiudizio della pena comminata dall'articolo 434 del codice penale.

Le suddette ammende e multe agli esercenti saranno pure applicabili per qualsiasi altra infrazione delle disposizioni contenute nella presente legge.

Art. 17. Le disposizioni di questa legge sono applicabili anche ai lavori di ricerca di sostanze minerali.

Art. 18. Con regolamento approvato con Decreto Reale, sentito il Consiglio delle miniere e il Consiglio di Stato, saranno stabilite le prescrizioni e le cautele intorno alla ventilazione e alla illuminazione, all'impiego delle sostanze esplodenti, alla circolazione degli operai ed a quant'altro sia necessario per la sicurezza delle escavazioni sotterranee e superficiali e per la tutela degli operai addetti alle medesime, nonchè le norme per l'applicazione delle multe.

Art. 19. Le disposizioni delle leggi sulle miniere, cave e torbiere, ora vigenti, continueranno ad avere il loro effetto in tutto ciò che non è altrimenti regolato dalla presente legge.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Il nuovo Ministro della Marina. — Nella seduta del 10 corrente Giolitti, presidente del Consiglio, annunziò che con decreto dell'8 corrente mese S. M. il Re ha nominato il senatore vice-ammiraglio Carlo Alberto Racchia Ministro della Marina.

Bilanci. — Nelle sedute del 5, 7, 8, 9, 12, 13 e 14 furono approvati i bilanci 1892-93 rispettivamente: dell'*Istruzione* collo stanziamento complessivo in L. 40,594,861.94; dell'*Agricoltura* in L. 10,670,036.77; degli *Esteri* in L. 8,425,543.79; di *Grazia e Gustizia* in L. 33,362,029.30; per la *spesa del Culto* in lire 26,839,864.05; dell'*Interno* in L. 54,002,585.49; della *Guerra* in L. 240,353,440; delle *Poste e Telegrafi* in L. 52,814,274.61.

Bilanci del 1893-94. — Il giorno 11 corrente vennero distribuiti i bilanci per l'esercizio finanziario 1893-94. Riservandoci, a tempo opportuno, di maggiormente occuparci, per quanto concerne le ferrovie e le opere pubbliche, spigoliamo per ora le seguenti cifre iscritte nel bilancio dei Lavori Pubblici per lavori ferroviari.

Sono iscritte L. 950,000 per la linea Gozzano-Domodossola; L. 2,400,000 per la Cuneo-Ventimiglia e L. 150,000 per la Chivasso-Casale.

Per provvedere al materiale mobile delle nuove ferrovie sarà stanziato uno speciale progetto, non bastando i 30 milioni per l'esercizio 1893-94 assegnati dalla legge 10 aprile 1892, che sono già adibiti a spese impegnate.

Quanto al materiale metallico d'armamento delle linee, si trovano stanziate nel bilancio L. 91,394 per la Genova-Ovada-Asti e L. 34,105 per la Cuneo-Saluzzo.

Nel bilancio del Tesoro, sempre in rapporto a cose ferroviarie, si propone un aumento nella categoria delle spese effettive di lire 1,591,913.50 per la prima annualità relativa alla costruzione della galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti, da pagarsi alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 1° dicembre il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, presentò alla Camera il disegno di legge per la concessione delle opere per la Bonifica di Burana. Il disegno consta dei tre seguenti articoli:

« Art. 1. È approvata la costituzione del Consorzio interprovinciale per la esecuzione delle opere della Bonifica di Burana, in conformità del Decreto Reale 19 novembre 1892, allegato *A* della presente legge.

« Art. 2. È approvata l'annessa Convenzione, allegato *B* della presente legge, per la concessione delle opere della Bonifica di Burana, stipulata il 29 novembre 1892 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro e il Comitato esecutivo del Consorzio interprovinciale per la esecuzione delle opere per la Bonifica di Burana.

« Art. 3. Sono dichiarate di pubblica utilità le opere concesse al Consorzio ».

Circa la costituzione del Consorzio di cui si tratta in questo disegno di legge e del relativo piano finanziario compilato dal Ministro Genala, rimandiamo i lettori ai N. 36 e 41 del *Monitore*, che ebbe ad occuparsene.

Il disegno di legge è preceduto da un'ampia relazione e seguito dal testo della Convenzione stipulata.

Discussione ed approvazione. — Nella seduta del 15 corrente vi fu la discussione. L'on. Giusso presentò una proposta di sospen-

siva, allegando che l'esecuzione di queste opere verrebbe ad assorbire la maggior parte delle somme, già molto esigue, assegnate col R. Decreto 15 novembre 1892, con danno gravissimo delle altre bonifiche già contemplate nelle stesse leggi 23 luglio 1881 e 30 dicembre 1888, e movendo, indirettamente, all'on. Genala l'accusa di regionalismo.

Il Ministro rispose scagionandosi vivamente dell'accusa e dimostrando che la Convenzione non aggraverà il bilancio oltre la misura già stabilita per legge e non pregiudicherà le altre bonifiche perchè non si tocca lo stanziamento di nessuna.

Dopo altri discorsi degli on. Agnini e Guerci, che combatterono la sospensiva, la Camera a grandissima maggioranza respinse la sospensiva ed approvò i tre articoli del progetto di legge.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 12 corrente il Presidente della Camera annunziò un'interrogazione degli on. De Felice Giuffrida e Prampolini al Ministro dei Lavori Pubblici *sulla voce corsa che una ordinazione di vagoni, carri e locomotive, per le nostre ferrovie e per l'ammontare di parecchi milioni, sia stata fatta all'estero.*

Risposta del Governo. — Nella seduta del 14 corrente l'onorevole Sani, Sotto-Segretario di Stato, rispondendo all'interrogazione di De Felice e Prampolini, dichiarò essere infondata la voce corsa che una forte ordinazione di materiale mobile per le ferrovie sia stata fatta all'estero. Aggiunse che da tre anni quasi tutto il materiale è costrutto dalle nostre officine, e di ciò si compiacque. Disse che all'estero fu fatta solamente l'ordinazione di alcune macchine più complicate, del valore di poche diecine di migliaia di lire.

BIBLIOGRAFIA

Calendario universale. — Il signor Carregaro-Negrin Cesare, Capo-Sezione al Servizio del Materiale Mobile della Rete Adriatica a Firenze, ci ha inviato un calendario universale perpetuo, di sua invenzione, ingegnosissimo, che segnaliamo volentieri ai nostri lettori. Il detto calendario, con un procedimento abbastanza semplice e spedito, permette di conoscere in quale giorno della settimana cade una data qualunque passata od avvenire, dal primo secolo all'infinito. Non possiamo descrivere il sistema, escogitato con molta pazienza dal signor Carregaro-Negrin, poichè senza averne uno schema sott'occhio riuscirebbe lunga e vana ogni spiegazione; ci limitiamo a raccomandare questa invenzione, non priva di utilità, ai nostri lettori, ed a porgere all'autore le nostre felicitazioni.

MANUALI HOEPLI. — **Manuale del macchinista e fuochista,** *del prof.* GIACINTO GAUTERO. — Questo manuale è giunto ormai alla 6ª edizione, ciò che attesta meglio di ogni elogio l'utilità pratica di questo breve, ma coscienzioso compendio di tutte quelle cognizioni generali scientifiche che sono indispensabili per un fuochista ed un macchinista che voglia rendersi ragione delle pratiche della sua professione.

Il libro è diviso in tre parti. La prima contiene tutte le nozioni elementari di fisica e di meccanica necessarie per comprendere il funzionamento di tutti gli strumenti accessori alla macchina a vapore; la seconda riguarda l'istruzione speciale del fuochista, e la terza quella relativa al conduttore di una motrice a vapore.

La forma, semplice e piana, è adatta agli operai ai quali si indirizza.

Cinquecento meccanismi scelti fra i più importanti e recenti, *di* H. T. BROWN. — Questo lavoro è un ottimo complemento al *Manuale* suaccennato, poichè è una raccolta sistematica di disegni e descrizioni dei varii meccanismi essenziali.

La traduzione di quest'operetta fu incominciata dal deputato Colombo, e proseguita, quando questi fu chiamato a reggere il dicastero delle Finanze, dall'ing. Cerruti.

Le descrizioni dei meccanismi, contenute nel volume del Brown, vennero estratte dai cinque volumi dell'importante periodico tecnico *The American Artisan*, nel quale apparvero di mano in mano che se ne presentava l'occasione.

Quest'operetta è di grande aiuto per gli operai intelligenti, che studiano modificazioni di meccanismi e s'occupano della composizione di nuove macchine; essa farà loro risparmiare tempo e lavoro, che altrimenti consumerebbero inutilmente nella ricerca di cose già conosciute.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'illuminazione elettrica delle carrozze delle Ferrovie del Mediterraneo.

Nel nostro numero 38 di quest'anno abbiamo informato i lettori come le Ferrovie del Mediterraneo, con lodevole iniziativa, avessero proceduto ad un esperimento di illuminazione elettrica su due vetture, pubblicando una descrizione succinta, ma sufficiente a dare un'idea esatta del sistema prescelto, delle sue particolarità e dei suoi vantaggi.

A complemento di tali informazioni facciamo ora noto che il Ministro Genala, edotto degli ottimi risultati fin qui ottenuti nell'esperimento iniziato, che oramai dura da 4 mesi, volle informarsi personalmente sul modo di funzionamento del sistema, ed a tal effetto recavasi la sera del 10 corrente presso la stazione di Roma ad assistere nelle dette vetture ad una serie di esperienze intese a dimostrare la facilità delle operazioni di caricamento degli accumulatori, la semplicità delle manovre di accensione e spegnimento, la rapidità con cui si può, nel caso eccezionalissimo di interruzione della luce elettrica, sostituire in una brevissima fermata nelle stazioni l'illuminazione ad olio.

L'on. Ministro volle pure essere informato circa le spese di impianto e di esercizio di questo nuovo sistema di illuminazione che non risultano superiori a quelle per il gas, ed espresse la sua piena soddisfazione per i buonissimi risultati di questa applicazione ed il suo desiderio di vedere adottata, su vasta scala, dalle Ferrovie Italiane questa utilissima innovazione.

Nei giorni scorsi alcuni periodici, riferendo la notizia sui sopra citati esperimenti, riportarono i particolari tecnici che nel detto n. 38 del *Monitore* erano stati pubblicati, ommettendo di citarne la fonte come le convenienze giornalistiche richiederebbero.

><

Linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

(*Visita di ricognizione del tronco Casarsa-Spilimbergo*).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha disposto che venga effettuata la visita di ricognizione del tronco Casarsa a Spilimbergo, della linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona. Della visita venne incaricato il R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Verona, il quale vi procederà in concorso del Direttore tecnico governativo per la ferrovia predetta, della Impresa costruttrice dei lavori del tronco e dei rappresentanti i vari servizi della Società delle Ferrovie Meridionali, che deve assumerne l'esercizio.

><

Ferrovia Tatti-Montemassi a Giuncarico.

(*Apertura all'esercizio*).

Con Decreto del 5 del corrente mese, il signor Prefetto della Provincia di Grosseto ha definitivamente autorizzata l'apertura all'esercizio della ferrovia privata delle Miniere di Tatti e di Montemassi alla nuova stazione di Giuncarico.

><

Linea Roma-Viterbo.

(*Stato dei lavori*).

Veniamo assicurati che i lavori di costruzione della ferrovia da Roma a Viterbo, ai quali si sta provvedendo a cura dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, procedono con energia, cosicchè, tenuto conto del loro stato attuale, non è fuori luogo arguire che l'in-

tera linea potrà essere ultimata nel periodo di sei o sette mesi, qualora la stagione invernale non si mostri troppo contraria allo sviluppo dei lavori. La posa dell'armamento avrà principio nella prossima primavera.

><

Linea Palermo-Confine della Provincia.
(Domanda di concessione per la costruzione del 2° tronco).

Sappiamo che il Presidente della Deputazione provinciale di Palermo, a nome di quel Consiglio provinciale, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio del secondo tronco della ferrovia Palermo-Confine della Provincia (verso Chiusa-Sclafani), compreso fra Corleone ed il confine medesimo; e della quale, il primo tronco Palermo-Corleone è già da tempo aperto all'esercizio.

La domanda della predetta Amministrazione sarebbe subordinata alla concessione del massimo concorso dello Stato ammesso per le ferrovie complementari dalla Legge 30 giugno 1889, N. 6183 (serie 3ª), cioè L. 3000 a chilometro per la durata di anni 70. La spesa preventivata per la costruzione del nuovo tronco di linea, compresa la dotazione di materiale mobile e gli imprevisti, ascende a L. 4.420,000, e siccome la sua lunghezza è di m. 37.472, ne risulta un costo medio chilometrico di L. 117.327.67. La popolazione che potrà fruire direttamente od indirettamente di detto tronco è di 52,600 individui. Si prevede che esso possa dare un reddito annuo lordo di L. 198,255; mentre le spese d'esercizio sono preventivate in L. 177,300. I paesi della Provincia di Palermo che potranno usufruire direttamente del nuovo tratto di linea sono: Campofiorito, con stazione a 2 chilometri dall'abitato; Contessa, con stazione a 5 km.; Bisacquino, con stazione a 300 m.; Palazzo Adriano, distante dalla stazione di Bisacquino km. 17; Chiusa, con stazione ad 1 km.; Giuliana, con stazione a 4 km.; e San Carlo con stazione vicinissima, della quale potranno giovarsi i seguenti Comuni della Provincia di Girgenti: Burgio, Leuca-Sicula, Villafranca, Calamonaci, Caltabellotta e Sambuca-Zabut.

><

Linea-Parma-Spezia.
(Galleria del Borgallo nel tronco Borgotaro-Guinadi).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° dicembre 1892, dello scavo e delle murature della galleria del Borgallo, della lunghezza di m. 7709.54 (in sotterraneo), in costruzione nel tronco da Borgotaro a Guinadi, della ferrovia Parma-Spezia, in appalto all'Impresa Piatti Alarico.

Scavo:	A tutto ottobre	In novembre	Totale	A farsi
Avanzata superiore	7,241.00	55.30	7,296.30	513.24
Avanzata inferiore	7,275.00	40.00	7,315.00	394.54
Calotta	7,199.90	56.10	7,256.00	453.54
Strozzo	7,145.50	49.50	7,195.00	514.54
Piedritti	7,112.05	54.75	7,166.80	542.74
Sezione completa .	7,079.30	65.70	7,145.00	564.54
Muratura:				
Calotta	7,175.30	56.70	7,232.00	477.54
Piedritti	7,109.55	49.75	7,159.30	550.24
Arco rovescio . . .	7,077.30	60.70	7,138.00	571.54

Imbocco Parma: Cessati i numerosi trovanti nello scavo di avanzata, si incontrarono piccoli strati d'argilla scagliosa. Ora però si torna a manifestare un terreno presso a poco eguale al precedente. Le pressioni sulle armature nella parte in allargamento di calotta sono sempre forti. I compressori agirono regolarmente e la ventilazione in galleria fu sempre buona.

Imbocco Spezia: Le materie di scavo dell'avanzata superiore sono discrete, trovandosi degli strati di arenaria alternati da strati di schisto color bruno compatto; si è trovato però un nucleo di materie molli con leggere infiltrazioni d'acqua. Le materie di scavo del cunicolo continuano a presentarsi con strati alternati di schisto compatto e strati di schisto decomposto e molle. Il gaz si accentuò nei giorni 22, 23 e 24, ma poi è ritornato stazionario nell'avanzata superiore. Nel cunicolo inferiore, dopo il 15 di novembre è quasi scomparso. Nel mese stesso il lavoro progredì in modo abbastanza soddisfacente.

><

Linea Taranto-Reggio.
(Prolungamento della scogliera fra Ginosa e Metaponto).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per il prolungamento della scogliera al km. 39.900, fra le stazioni di Ginosa e di Metaponto nella ferrovia Taranto-Reggio, onde difendere la linea stessa contro le corrosioni del fiume Bradano. Col progetto medesimo si propone di prolungare, verso valle, la scogliera esistente, per m. 180 circa. La spesa occorrente per il progettato lavoro ammonta a L. 50,000. La scogliera verrà fatta con massi della cava Carvotto, di proprietà del Governo ed il lavoro sarà affidato per esecuzione mediante piccoli cottimi, come si usa fare in consimili casi.

><

Per l'esportazione dei vini.
(Memoriale della Deputazione provinciale di Sondrio).

Ci scrivono da Sondrio che quella Deputazione Provinciale, in esecuzione di un deliberato del proprio Consiglio, ha redatto e trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici un memoriale a giustificazione della deliberazione del Consiglio stesso, colla quale si domanda che, revocate le facilitazioni protezioniste accordate alle uve, ai mosti ed ai vini meridionali pel commercio entro lo Stato, sia il commercio nell'interno di quei prodotti interamente abbandonato alla libera concorrenza; ed abbia invece il Governo a proteggere e favorire con tutti i mezzi le spedizioni all'estero dei vini nazionali senza distinzione di provenienza.

><

Per l'orario invernale
sulla linea Castellamare Adriatico-Sulmona-Roma.

Ci scrivono da Chieti che quella Amministrazione Comunale, impressionata dalla notizia corsa che, coll'orario invernale della rete Adriatica (che deve andare in vigore col 3 gennaio p. v.) si vogliono sopprimere i treni notturni sulla linea Castellamare Adriatico-Sulmona-Avezzano Roma, ha presentato vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè non avvenga tale soppressione, che sarebbe di grave nocumento agli interessi commerciali ed industriali di quel Capoluogo.

><

Per l'Esposizione di Chicago.
(Domanda di concessione di ribasso sui trasporti).

Siamo informati che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a promuovere dalle Società ferroviarie la concessione del ribasso del 50 p. 0[0 sui prezzi di tariffa pel trasporto in ferrovia dal luogo di produzione ai porti italiani che verranno designati più tardi, dei prodotti nazionali destinati all'Esposizione universale di Chicago. Le spese per tali trasporti saranno a carico degli Espo-

sitori: mentre il Governo, per facilitare in ogni miglior modo il concorso dell'Italia a quella Esposizione, trasporterà gratuitamente i prodotti dei quali trattasi dai porti italiani fino a Chicago.

><

Istituzione dei Controlli comuni fra le Reti Adriatica e Mediterranea.

Come abbiamo già preannunciato, col 1° gennaio 1893 incominceranno a funzionare due Controlli comuni fra le Reti Adriatica e Mediterranea, l'uno per le merci a piccola velocità ordinaria, con sede a Torino, l'altro per le merci a grande velocità e piccola velocità accelerata, pei pacchi ferroviari, nonchè per la contabilità dei noli veicoli, con sede a Firenze.

Formeranno oggetto delle attribuzioni dei Controlli anzidetti:

A) La revisione delle tasse, l'assegnazione delle quote spettanti alle due Reti e la loro ripartizione per le linee private e complementari:

1. pei trasporti in servizio cumulativo italiano interessanti le due Reti Adriatica e Mediterranea;

2. pei trasporti che, percorrendo una sola delle due Reti, interessano la linea comune Milano-Chiasso e per quelli in servizio locale di detta linea;

3. pei trasporti da o per le altre Amministrazioni ferroviarie e lacuali italiane interessanti tanto una sola, quanto tutte e due le Reti;

4. pei trasporti fra stazioni comuni od equiparate a comuni, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo.

B) Il computo e la liquidazione dei compensi fra le stazioni comuni ed equiparate a comuni, secondo le norme della *Convenzione per gli istradamenti*, e delle penalità pei trasporti che percorsero vie diverse da quelle prescritte dalla Convenzione predetta, ben inteso per quelli in servizio cumulativo italiano e fra stazioni comuni.

C) La revisione delle contabilità pei trasporti dei pacchi ferroviari, tanto in servizio cumulativo, quanto in servizio interno di ciascuna Amministrazione.

Per tutti i trasporti sovra specificati, i due Controlli si occuperanno eziandio:

dell'esame e della conseguente definizione dei reclami avanzati dalle parti per eccedenza di tassa;

della liquidazione dei rimborsi per concessioni speciali;

della liquidazione dei premi dovuti agli agenti per accertate contravvenzioni;

della compilazione dei riepiloghi statistici.

D) La tenuta dei conti pel nolo dei veicoli, tanto in servizio cumulativo italiano, quanto in servizio internazionale, e dei compensi pei carri restituiti a transiti diversi da quello d'entrata.

I Controlli comuni corrisponderanno, oltrechè cogli Uffici di Ragioneria e dei Controlli interni e cogli altri Uffici sociali, con ciascuna delle stazioni delle due Reti per tutto ciò che riguarda il disimpegno delle loro attribuzioni.

Essi dovranno altresì dare tutte le informazioni e gli schiarimenti che loro saranno richiesti dalle due Amministrazioni e comunicare quei documenti che dalle medesime saranno loro domandati.

Il Controllo comune sedente a Firenze avrà a Capo il sig. cav. Carlo Cervesato, e quello sedente a Torino avrà a Capo il sig. Lorenzo Minghi.

Il personale Mediterraneo, che sarà chiamato a costituire questi due Controlli comuni, continuerà ad appartenere, come attualmente, all'organico della Ragioneria centrale o dell'Agenzia commerciale, ma dipenderà gerarchicamente dai rispettivi Capi Controllo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Biglietti d'andata e ritorno per le Feste Natalizie).

La Rete Mediterranea disporrà perchè nella ricorrenza delle Feste Natalizie e di Capo d'anno la validità dei normali biglietti di andata e ritorno, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo colle ferrovie, tramvie e laghi in corrispondenza, sia prorogata come segue:

1° Quelli che verranno distribuiti nei giorni dal 23 al 26 corrente saranno valevoli per il ritorno a tutto il 27;

2° Quelli che verranno distribuiti nei giorni dal 30 corrente al 1° gennaio p. v. saranno valevoli per il ritorno fino a tutto il 3 successivo.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.
(Servizio italo-germanico e internazionale).

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa l'ottavo supplemento alle tariffe italo-germaniche, il quale contiene le disposizioni regolamentari, che entreranno in vigore il 1° gennaio 1893, per l'applicazione delle tariffe stesse in conseguenza dell'attivazione della Convenzione di Berna per i trasporti in servizio internazionale.

Ci consta che le predette Amministrazioni ferroviarie stanno ora attendendo al coordinamento delle disposizioni regolamentari relative alle tariffe degli altri servizi internazionali in conformità di quanto venne stabilito per le tariffe preindicate.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Domanda di rinnovazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per la rinnovazione della vigente Convenzione colle Ditte Cirio e Garavaglia (che scade col 31 del corrente anno) per i trasporti di vino, mosto e uva pigiata, acquavite, olio vegetale, tartaro greggio, feccia di vino, frutta secca e paste alimentari. La nuova Convenzione dovrebbe avere la validità di un anno a partire del 1° gennaio p. v., ed essere subordinata alle condizioni tutte di quella vigente.

(Ricorso della Camera di Commercio di Savona).

Ci scrivono da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti ha ripresentato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio il ricorso a S. M. il Re, che essa aveva già prodotto (e che poscia ritirò) nel marzo p. p., onde ottenere che venisse annullato il Decreto ministeriale del 28 aprile 1888, col quale venne modificata, pel solo scalo di Genova, la tariffa unica approvata con Decreto del 7 aprile 1881 dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, pel trasporto delle merci dagli scali di Genova, Venezia e Savona. Questa tariffa, come è noto, venne successivamente inserta nell'allegato VIII delle tariffe e condizioni approvate colla Legge delle Convenzioni ferroviarie.

La Camera di Savona invoca che il Decreto del 28 aprile 1888 venga annullato, o, quanto meno, che venga esteso al porto di Savona il provvedimento emesso per lo scalo di Genova.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con talune avvertenze possa approvarsi il progetto di appalto per la fornitura dei ferri minuti occorrenti per l'armamento dei tronchi della linea Siracusa-Licata, compresi fra Modica a Comiso. La spesa complessiva preventivata per la fornitura ammonta a L. 205,000. La provvista è divisa in due lotti costituenti appalto distinto: il primo di esso comprende le stecche e le piastre per un importo di L. 154,000, comprese L. 1500; il secondo si riferisce alle chiavarde ed agli arpioni, e considera una spesa totale di L. 51,000, comprese L. 500 per imprevisti;

2. Che si possa approvare il progetto riguardante l'esecuzione dei lavori di consolidamento del viadotto sull'Adda presso Paderno, sulla linea Ponte San Pietro-Seregno; che se ne possa approvare la relativa perizia di spesa e che sieno ammissibili gli atti di sottomissione presentati dalle Imprese Oreste Banfi e Claudio Volontè, per la esecuzione, la prima delle opere murarie, e la seconda delle piantagioni e delle viminate;

3. Che si possano approvare gli atti di liquidazione e di collaudo finale dei lavori di compimento del tronco Lascari-Fiume Torto, nella linea Messina-Patti-Cerda, eseguiti dall'Impresa Albanese.

Il Consiglio medesimo ha dato parere sui seguenti altri affari: *a*) su due schemi di compromesso per risolvere, mediante arbitramento, le questioni pendenti con l'Impresa Menotti circa i lavori di costruzione dei tronchi Goldo-Auletta ed Auletta-Polla, nella ferrovia da Sicignano a Castrocucco; *b*) sugli atti di liquidazione e di collaudo finale riguardante il collocamento in opera da parte della Ditta Luigi Rizzi di Modena, degli scambi e meccanismi fissi nel piazzale di scarico e di deposito di materiali ai Tre Archi, presso la stazione di Roma-Termini; *c*) su una domanda della Ditta Luigi Rizzi di Modena, per essere esonerata dal pagamento di multa contrattuale per ritardo da essa frapposto nel compimento della fornitura di scambi e meccanismi fissi, assunti con contratto del 27 agosto 1887, per tre tronchi della ferrovia da Roma a Sulmona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Valico del Sempione. — Nella seduta del 14 corrente della Camera di Commercio di Milano, il Presidente fece la seguente comunicazione in merito al progetto per il valico del Sempione:

« I signori Masson ed ing. Chapiny, autori di un nuovo progetto tecnico finanziario per il valico del Sempione e che furono ultimamente qui di passaggio, nel chiedere a questa Presidenza di esaminare le proposte loro, la informarono altresì di aver avuto l'onore di conferire sullo stesso argomento col Sindaco di Milano e che questi dichiarò loro che avrebbe deferito all'esame di una speciale Commissione il progetto suddetto prima di pronunziarsi sulla sua convenienza nei riguardi dell'interesse cittadino. In seguito a ciò, su conforme parere del Presidente della Commissione dei trasporti, si è scritto all'on. Sindaco facendo voti che egli voglia continuare a rivolgere alla questione del valico del Sempione ogni più assidua cura, poichè i grandi interessi commerciali del distretto camerale reclamano che ad essi si rivolga, nel presente periodo di depressione economica, la più concorde, perseverante ed amorevole sollecitudine. Inoltre si è fatto presente la convenienza di chiedere al Municipio ed alla Camera di Commercio di Genova che abbiano a delegare i loro Rappresentanti per partecipare ai lavori della Commissione, sia per l'interessamento grande sempre addimostrato per il valico del Sempione dal Municipio e dalla Camera di Genova, sia per la perfetta comunanza di vedute che essi hanno colla nostra città nell'apprezzare i vantaggi di questa nuova linea alpina.

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona. — *Stato dei lavori del tronco Casarsa-Spilimbergo.* — Riferiamo alcune notizie circa il tronco Casarsa-Spilimbergo del quale annunciamo, nelle ***nostre informazioni particolari***, la prossima visita di ricognizione.

Il tronco medesimo ha la lunghezza di m. 19,333.80, la quale nel senso planimetrico è ripartita in m. 17,436.27 di rettifili ed in m. 1897.53 di tratti in curva con raggio variabile fra un minimo di m. 500 ed un massimo di metri 1000; e nel senso altimetrico in m. 2392.19 di livellette orizzontali ed in m. 16,941.61 di livellette in ascesa con pendenza massima del 12 per mille.

Lungo il tronco sono state stabilite le seguenti stazioni: Casarsa, Valvasone, San Giorgio della Richinvelda e Spilimbergo. Venne anche stabilita una fermata ad uso di San Martino al Tagliamento. Per l'alloggio del personale di sorveglianza della linea sono state costruite n. 24 case cantoniere, delle quali n. 13 semplici e n. 11 doppie. Vennero pure eseguite n. 8 garette in muratura. La continuità delle strade ordinarie attraversate colla ferrovia è mantenuta mediante n. 34 passaggi a livello, dei quali n. 4 per strade provinciali, n. 14 per strade comunali, n. 10 per strade vicinali e n. 6 per strade pedonali.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare libero sfogo alle acque di pioggia sono state costruite n. 48 opere d'arte, di cui una sola speciale, cioè il ponte sul torrente Cosa, a travate metalliche, in tre campate, di cui le estreme di m. 22.35 di larghezza e quella di mezzo di m. 27.28. Le rimanenti 47 sono opere minori la cui costruzione richiede breve tempo.

Tramvia elettrica Rovato-Iseo. — La Franciacorta, questa amena località giustamente chiamata la Brianza bresciana, sarà quanto prima attraversata da un ***tram*** elettrico; Rovato si congiungerà con Iseo in soli 35 minuti, per cui da Milano il tragitto si farà in sole due ore di ferrovia e tramvia.

La linea, o meglio, il tronco Rovato-Iseo eviterà il lungo, costoso ed incomodo viaggio Iseo-Paratico-Palazzolo-Coccaglio-Rovato, riducendo la strada a soli 14 chilometri.

Nel 1893, poi, si costruirà un tronco a tramvia elettrico fra Lovere e Corna, per cui la Valcamonica sarà messa in comunicazione speditamente ed economicamente coi principali centri commerciali.

Questi progetti — di imminente attuazione — sono di iniziativa esclusivamente locale, senza concorso nè di capitali nè di istruzioni extra-luogo; il materiale mobile e fisso sarà provveduto da stabilimenti nazionali.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — Nei giorni scorsi ebbe luogo a Berna, sotto la presidenza del signor Francillon, l'assemblea generale della Società della ferrovia Giura-Sempione, alla quale erano rappresentate 273,489 azioni con 570 azionisti. L'adunanza approvò dapprima che il numero massimo dei membri del Consiglio di Amministrazione da eleggersi dagli azionisti fosse fissato a 36, e che questo Consiglio sia rinnovato ogni due anni per un terzo.

Ferrovie inglesi. — *La fusione del London-Chatam con il South-Eastern.* — Il progetto di fusione di queste due Società, del quale accennammo nel n. 42 e 44 del ***Monitore***, ha già superato tutte le maggiori difficoltà e s'avvicina ad essere presto un fatto compiuto poichè le due

Compagnie hanno depositato al Parlamento un *bill* col quale chiedono l'autorizzazione di riunirsi in una sola Compagnia, « *sia sciogliendo le due Compagnie, sia sciogliendo la Chatam e istituendo gli azionisti di questa Compagnia, azionisti della Compagnia South-Eastern* ». La Compagnia unificata sarebbe autorizzata « *a modificare, se occorrerà, i diritti, le tasse e le tariffe percepite attualmente dalle due Compagnie o da una di esse ed a percepire i medesimi diritti, tasse e tariffe od altre più elevate, o meno elevate...* ».

Questo *bill* sarà esaminato nella prossima sessione del Parlamento. Nella medesima sessione il Parlamento dovrà occuparsi anche dei *bill* presentati dalla *London and South Western Railway* per l'acquisto dei docks di Southampton e dal *North Eastern* per l'acquisto dei dochs di Hull.

— *Nuova tariffa generale ferroviaria.* — Col principio del prossimo anno 1893 anderà in vigore nella Gran Brettagna la nuova tariffa generale ferroviaria, la quale però non muterà gran fatto lo stato di cose finora esistente. Infatti tutte le Compagnie avevano le loro tariffe generali che particolareggiavano, articolo per articolo, il costo di trasporto regolamentare di tutte le mercanzie sulle loro linee. In realtà, queste tariffe non venivano applicate nella pratica. Le mercanzie, che compongono la maggior parte del movimento delle ferrovie inglesi, si trasportano con tariffe speciali, che sono le risultanti di trattative o di convenzioni fra le ferrovie e i negozianti e gli industriali, oppure fra le Compagnie stesse per arrivare a combinare delle tariffe comuni. Queste tariffe speciali, si comprende facilmente, non sono mai state oggetto di una pubblicazione, e tuttavia sono esse che reggono il prezzo dei trasporti ferroviari. Il pubblico minuto troverà forse qualche vantaggio nel mutamento, ma i grossi commercianti ed industriali si trovano già in posizione di poter trattare colle ferrovie alle migliori condizioni.

Ferrovie Russe. — *La linea Mosca-Koursk.* — La linea Mosca-Koursk, della quale il *Monitore*, nel n. 46, ha annunciato il riscatto, da parte del Governo russo, forma la parte settentrionale delle linee che uniscono Mosca al mar Nero e al mare d'Azof, e delle quali le altre diramazioni (le linee da Koursk-Kharkow-Azof e da Kharkow-Nicolaïw) sono già state riscattate dallo Stato.

I prodotti della ferrovia Mosca-Koursk aumentano continuamente. Essi erano nel 1882 di 10,700,000 rubli; nel 1887 di 12,259,000 rubli; nel 1889 di 12,782,000 rubli; nel 1890 di 13,166,000 rubli, ed hanno raggiunto nel 1891 la somma di 14,046,000 rubli.

Riscattata dallo Stato, la ferrovia Mosca-Koursk potrà portare le sue tariffe al tasso generalmente ammesso per le ferrovie russe, ciò che aumenterà ancora sensibilmente il suo prodotto.

Ferrovie danesi. — *Metropolitano sotterraneo a Copenaghen.* — Il Governo danese ha chiesto al Folkething un credito di 30 milioni di corone (40 milioni di lire) per lavori di strade ferrate. Di questo credito, 16 milioni di corone (21 milioni di lire) sarebbero impiegate alla costruzione di una stazione centrale e di un metropolitano sotterraneo a Copenaghen.

Notizie Diverse

Movimento marittimo universale. — Ecco, secondo il signor Kiaer, Direttore dell'Ufficio di Statistica di Norvegia, le cifre complesssive di entrate ed uscite nel 1889 dei porti del mondo, senza contare il cabotaggio ed il movimento nei bacini chiusi come il mar Caspio ed i laghi canadesi:

Inghilterra, 75,169,400 tonnellate; Francia, 31,378,700; Turchia, 27,760,600; Spagna, 23,368,900; Germania, 18,876,200; Russia, 14,784,000; Italia, 14,435,500; Gibilterra, 13,403,800; Malta, 11,780,200; Paesi Bassi, 10,654,800; Svezia, 10,004,900; Belgio, 9,820,100; Portogallo, 7,090,200; Danimarca, 7,013,900; Grecia, 5,010,200; Norvegia, 4,725,300; Austria, 3,462,400; Finlandia, 2,885,800; Rumania, 2,790,000; Ungheria, 1,122,500 tonnellate.

L'Europa ha un movimento di 295,537,500 tonnellate; l'America viene in seguito con 67,222,900 tonnellate, di cui la metà per gli Stati Uniti; l'Africa non ne ha che 24,974,000; l'Asia 44,569,700; l'Oceania 12,016,600.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 50,000 *progetto per il prolungamento della scogliera al km. 39.900 fra le stazioni di Genova e di Metaponto, nella ferrovia Taranto-Reggio;

L. 8,000 per portare i rilevati del tronco da Taranto a Latiano, nella ferrovia Taranto-Brindisi, dalle condizioni di consegna a quelle rispondenti alla sagoma normale di costruzione;

L. 7,200 pell'impianto di una tenda metallica all'uscita della sala reale, nel fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Termini;

L. 6,190 per l'impianto di diversi segnali occorrenti nelle stazioni di Livorno San Marco e Marittima, per lo spostamento d'uno scambio e per il prolungamento di due binari nella prima delle suddette stazioni;

L. 3,500 per l'allargamento del cavalcavia al km. 54.480, presso la stazione di la Rotta, e di quello al km. 25.745, presso Montelupo, lungo la ferrovia da Firenze a Livorno;

L. 2,800 per la sistemazione degli appoggi delle travate metalliche del ponte in ferro sul fiume Serchio, a Migliarino, fra le progressive 105.785 e 105.869 della ferrovia da Genova a Pisa;

L. 1,650 per l'abbassamento della pompa del rifornitore nella stazione di Caianello (linea Roma-Napoli) per migliorare il servizio d'acqua.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per fornitura di pietrisco per ricarico massicciata sul tronco Caianello Vairano-Roccaravindola. Importo L. 9,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 24 andante, ore 10 ant.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, del 16 corrente). — Con la Società nazionale delle Officine di Savigliano di Torino, per fornitura di 500 boccole ad olio per assi da veicoli;

Con la Società suddetta, per intonacatura interna di 13 carri-serbatoi per trasporto di vino ed uve pigiate;

Con la Ditta Zoppi Giovanni di Ceva, per demolizione rimessa vetture e modificazioni al fabbricato annesso alla rimessa locomotive in stazione di Ceva.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio d'Orzinuovi — Brescia — (28 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle costruzioni in questo centro del fabbricato che dovrà servire per le scuole comunali maschili e femminili. Importo L. 66,547.47. Cauzione provvisoria L. 1200. Fatali 21 gennaio, ore 12 merid.

Prefettura di Ravenna (28 dicembre, ore 1 pom.. unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione e collocamento in opera di un ponte metallico in acciaio con testate e stilate di legname di quercia

da stabilirsi poco inferiormente al km. 12° della strada provinciale di S. Alberto. Importo L. 41,470. Cauz. provv. L. 2000.

Municipio di Sinnai — Cagliari — (29 dicembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere di costruzione d'una condotta d'acqua potabile. Importo ridotto del 16.65 0[0 sul prezzo d'appalto di L. 134,467.99 (V. n. 48).

Ministero dei Lavori Pubblci e Prefettura di Salerno (3 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste per l'esecuzione dei lavori complementari di remissione di danni e di sistemazione occorrenti sul 4° tronco della strada provinciale n. 226 fra la marina di Casalicchio e quella di Acciaroli. Imp. L. 121,600. Cauz. provv. L. 7000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Direzione Collegio Convitto Nazionale in Lucera (7 gennaio). — Appalto dei lavori d'ampliamento del locale dell'Istituto. Importo L. 62,100.

SVIZZERA. — *Consiglio parrocchiale di Claro* (31 dicembre). — Appalto dei lavori di restauro alla Vª chiesa di S. Rocco. Imp. fr. 6000. Cauz. fr. 600.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 10	Dic. 17
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 660	660.50
» » Mediterranee	» 540.50	543.50
» » Sicule.	» 626	626
» » Sarde (preferenza)	» 280	280
» » Palermo Marsala-Trapani . .	» 345	320
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 553.50	553.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 283	283
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	312.50
» » » 2ª emiss.	» 293.50	296
» » Centrale Toscana. . .	» 518.50	519
Obbligazioni Ferrovie Mediterranee 4 0[0 . .	» 450	450.50
» » Meridionali.	» 303.50	303.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 304	304
» » » serie *B*. . . .	» 306	306
» » » 1879	» 302.50	302.50
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Nord-Milano	» 263.50	264.50
» » Meridionali Austriache.	» 333	333.50
» » Gottardo 4 %. . . .	» 103	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società delle Guidovie centrali Venete. — *Azioni estratte* (Cedola n. 6 compresa): Titoli da un'azione rimborsabili in L. 100: 57 99 150 157 326 364 550 650 718 739 762 799 977 987 1025 1448 1497 1565 1995 2156 2161 2168 2270 2879 2938 3364 3680 3685 3872.

Titoli da cinque azioni rimborsabili in L. 500: 4210 4589 4626 4659 4732.

Titoli da dieci azioni rimborsabili in L. 1000: 4817 4952.

Titolo da venticinque azioni rimborsabili in L. 2500: 5297.

Obbligazioni estratte (Cedola n. 7 compresa): Titoli unitari rimborsabili in L. 100: 460 482 633 657 1059 1342 1352 2043 2686 2814 3081 3418.

Titoli quintupli rimborsabili in L. 500: 3746 3874 4327 4477 4826 4964 5025 5185.

Il pagamento viene fatto a Padova presso la Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, dal 2 gennaio 1893.

Navigazione Generale Italiana. — Pagamento della Cedola n. 11 delle Obbligazioni 4 0[0 in oro, garantite sulla Ferrovia Tunisi-Goletta, in L. 20.

La **Gazzetta dei Prestiti** di Milano del 14 dicembre, n. 1063, pubblica le estrazioni dei titoli ferroviari e tramviari seguenti:
Tramway Monza-Vimercate-Trezzo-Bergamo;
Ferrovia Udine-Pontebba (prestito 1875);
Società Ferrovia Meridionale Austriaca (Sudbahn).

EMISSIONI.

SVIZZERA. — Rimborso delle Obbligazioni 4 1[2 0[0 del prestito ferroviario 1872 mediante l'emissione di 3200 nuove Obbligazioni 4 0[0. La sottoscrizione si chiude col 31 dicembre corr. presso la Cassa Cantonale in Bellinzona.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

3 dicembre. — **Società generale per le Ferrovie complementari** (*in liquidazione*). — Assemblea generale per le ore 2 pomeridiane nella sede della Società Generale Operaia in Roma.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

29 dicembre. — **Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dal 1° al 10 Dicembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori.	1,051,377 26	1,177,155 89	— 125,778 63	61,067 67	62,347 00	— 1,279 33
Bagagli e cani. . . .	55,100 83	54,860 78	+ 240 05	1,992 55	1.925 04	+ 67 51
Merci a G.V. e P.V. acc.	339,585 45	333,848 02	+ 5,737 43	12,608 54	17,904 19	— 5,295 65
Merci a P. V. . . .	1,655,191 24	1,507,013 52	+ 148,177 72	58,434 64	111,342 92	— 52,908 28
TOTALE .	3,101,254 78	3,072,878 21	+ 28,376 57	134,103 40	193,519 15	— 59,415 75
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1892.						
Viaggiatori.	22,965,209 88	22,277,341 73	+ 687,868 15	989,552 27	1,438,889 58	— 449,337 31
Bagagli e cani. . . .	1,022,795 01	981,238 42	+ 41,556 59	26,372 38	50,449 65	— 24,077 27
Mercia G. V. e P.V. acc.	5,194,987 88	5,295,740 79	— 100,752 91	178,833 21	331,855 40	— 153,022 19
Merci a P. V. . . .	25,257,766 17	23,703,110 12	+1,554,656 05	960,110 12	1,895,824 40	- 935,714 28
TOTALE .	54,440,758 94	52,257.431 06	+2,183,327 88	2,154,867 98	3,717,019 03	—1,562,151 05
Prodotto per chilometro						
della decade.	739 98	739 92	+ 06	147 85	292 76	— 144 91
riassuntivo	12,989 92	12,583 06	+ 406 86	2,375 82	5,623 33	— 3,247 51

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 33ª Decade — dal 21 al 30 Novembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	927.451 54	47.766 46	348.044 10	1.511.814 90	4.766 20	2.839.843 20	4.226 00
1891	1.006.016 33	48.645 12	356.366 91	1.512.822 97	12.424 02	2.936.275 35	4.204 00
Differenze nel 1892	— 78.564 79	— 878 66	— 8.322 81	— 1.008 07	— 7.657 82	— 96.432 15	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	33.477.717 84	1.559.816 90	11.495.863 11	44.248.734 71	475.406 83	91.257.539 39	4.226 00
1891	34.585.566 38	1.574.367 88	12.490.772 06	43.687.651 90	451.583 15	92.789.941 82	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.107.848 99	— 14.550 98	— 994.908 95	+ 561.082 81	+ 23.823 68	— 1.532.402 43	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	68.132 46	1.668 54	21.173 60	102.446 73	1.431 15	194.852 48	1.163 78
1891	65.846 96	1.526 78	20.068 73	106.599 65	1.298 79	195.340 91	1.017 51
Differenze nel 1892	+ 2,285 50	+ 141 76	+ 1.104 87	— 4.152 92	+ 132 36	— 488 43	+ 146 27
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1892	2.103.724 24	52.114 10	665.079 86	3.182.108 23	92.744 87	6.095.771 30	1.052 76
1891	2.138.456 81	52.535 34	650.396 55	3.253.693 67	68.865 85	6.163.948 22	1.003 22
Differenze nel 1892	— 34.732 57	— 421 24	+ 14.683 31	— 71.585 44	+ 23.879 02	— 68 176 92	+ 49 54

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	563 05	599 75	— 36 70
riassuntivo	18.442 46	19.003 21	— 560 75

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	3.885 15	3.910 15	— 25 00	148.045 60	145.975 07	+ 2.070 53
Merci	1.115 10	838 17	+ 276 93	29.698 40	27.477 00	+ 2.221 40
Prodotti indiretti	» »	» »	» »	10.110 95	10.063 19	+ 47 76
Totali	5.000 25	4.748 32	+ 251 93	187.854 95	183.515 26	+ 4.339 69

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

15ª Decade — Dal 21 al 30 Novembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	104,303 00	2,585 00	11,258 00	121,201 00	689 00	240,036 00	609 00	394 00	1892 . . . L. 240,036 00
1891	102,376 00	2,674 00	10,863 00	123,537 00	895 00	240,345 00	609 00	394 00	1890 . . . » 215,207 00
Differenza nel 1892	+ 1,927 00	— 89 00	+ 3.395 00	— 2,336 00	— 206 00	— 309 00	»	»	*Differ.* in +/— + 24,829 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1892					
1892	1,558,301 00	33,521 00	183,180 00	1,782,344 00	12,975 00	3.570,321 00	609 00	5.862 00	1892. . . L.3,570,321 00
1891	1,557,374 00	31,365 00	183,184 00	1,747,682 00	15,303 00	3,534,908 00	609 00	5,804 00	1890. . . » 3,431,516 00
Differenza nel 1892	+ 927 00	+ 2,156 00	— 4 00	+ 34,662 00	— 2,328 00	+ 35,413 00	»	+ 58 00	*Differ.* in +/— + 138,805 00
				RETE COMPLEMENTARE					
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	26,541 00	209 00	1,574 00	11,374 00	52 00	39,750 00	300 00	132 00	1892 . . . L. 39,750 00
1891	17,166 00	116 00	1,074 00	9,048 00	433 00	27,837 00	178 00	155 00	1890 . . . » 23,980 00
Differenza nel 1892	+ 9,375 00	+ 93 00	+ 500 00	+ 2,326 00	— 381 00	+ 11,913 00	+ 122 00	— 23 00	*Differ.* in +/— + 15,770 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1892					
1892	360,037 00	3,070 00	23,739 00	117,529 00	988 00	505,363 00	241 00	2,097 00	1892 . . . L. 505,363 00
1891	259,304 00	2,232 00	16,549 00	78,872 00	2,415 00	359,372 00	157 00	2,353 00	1890 . . . » 295,865 00
Differenza nel 1892	+ 100,733 00	+ 838 00	+ 7,190 00	+ 38,657 00	— 1,427 00	+ 145,991 00	+ 84 00	— 256 00	*Differ.* in +/— + 209,498 00

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Novembre* 1892.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,001.70	14,783.70	1.181.45	913.25	2,940.25	3,091.45	5,162.50	4,918.20	1,918.45	6,010.25	3,018.65	1.091.45
Bagagli e Cani	73.15	239.50	19.40	19.00	31.45	11.15	65.15	51.10	21.40	31.55	38.40	12.15
Merci a G. V. e P. V. Accel.	418.20	3,796.40	163.15	204.60	618.85	47.00	129.20	406.85	370.15	461.40	291.15	87.50
Merci a P. V.	4,323.50	8,472.65	715.25	3,215.65	1,161.90	85.80	772.75	950.80	1,718.65	1,566.80	1,107.60	318.90
Totali	8,816.55	27,292.25	2,079.25	4,352.50	4,752.45	3,235,40	6.129.60	6,326.95	4,028.65	8,070.00	4,455.80	1,510.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi (4) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
	via Boulogne	158 50	110 30								
Milano	via Calais	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
	via Boulogne	173 85	122 90								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
	via Boulogne										
Genova	via Calais	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	179 15	124 75								
Via Genova											
Livorno	via Calais	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	202 05	140 80								
Firenze	via Calais	214 30	149 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	209 45	146 —								
Roma	via Calais	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	241 15	168 15								
Napoli	via Calais	276 85	193 —	205 60	142 —	6 mesi (**)	472 50	347 95	—	—	—
	via Boulogne	272 —	189 75								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	216 75									
Roma	via Calais	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	256 —	178 55								
Napoli	via Calais	291 80	203 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	286 95	200 25								
Brindisi Via Napoli	via Calais	322 85	225 20	251 60	174 20	6 mesi (*)	537 25	393 30	—	—	—
	via Boul.	318 —	221 95								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
	via Boul.	294 80	205 70								
Messina Via Napoli	via Calais	366 25	256 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	361 45	253 50								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti superiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cinta, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1.2. cl.	1. 2. cl.
			(*)		1. cl.		
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . . —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres . . . . —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) . Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime .	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 48 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	12 59 p.	2 20 p.	—		—	1 58 a.	6 40 a.
Boulogne-Gare . . Par.	12 51 p.	2 23 p.	—		—	1 50 a.	6 45 a.
Amiens . . . . . . Arr.	2 38 p.	3 59 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens . . . . . . Par.	2 43 p.	4 04 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—		7 25 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—		8 07 pomer.		—	7 15 a.	1 13 p.
			1.2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—		9 — p.	9 10 p.	—	9 — a.	1 45 p.
Dijon . . . . Arr.	—		2 02 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	6 43 p.
Genève . . . . —	—		—	8 56 a.	—	11 47 p.	—
Evian . . . . . —	—		—	11 07 a.	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	—		6 37 a.	7 58 a.	—	10 41 p.	11 55 p.
Chambéry . . . . . . —	—		6 59 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 19 a.
Modane . . . . —			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino . . . . —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara . . . . —	—	—	4 28 p.	9 41 p.	—	—	10 30 p.
Milano . . . . Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 30 a.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova . . . . . . Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . . —	—	—	11 13 p.	8 37 a.	—	—	4 18 p.
Pisa . . . . —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 27 p.
Firenze . . . . —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno . . . . —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma . . . . —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 15 p.
Napoli . . . . —	—	—	1 26 p.	6 34 p.	—	—	7 — a.
Brindisi . . . . —	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino . . . . Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria . . . . Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna . . . . —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona . . . . —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi . . . . —	—	—	—	10 — p.	—	—	6 15 p.
Firenze . . . . —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma . . . . —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli . . . . Arr.	—	—	—	6 34 p.	—	—	1 26 p.

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori per Aix-les-Bains, Chambéry, Modane e l'Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyou alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	Club-Train	1.2. cl.	
Napoli . . . . Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma . . . . —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze . . . . —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi . . . . —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona . . . . —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria . . . . . —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino . . . . Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi . . . . . . Par.	—	2 — a.		—	—	6 40 a.	
Napoli . . . . —	8 30 a.	2 45 p.		—	—	10 35 p.	
Roma . . . . —	8 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno . . . . —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze . . . . —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa . . . . —	11 05 p.	—	4 54 a.	—	—	2 32 p.	
San-Remo . . . —	7 16 p.	—	8 50 a.	—	—	12 12 p.	
Genova . . . . —	8 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino . . . . Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano . . . . Par.	8 — a.	10 30 a.	—	—	—	7 55 p.	
Novara . . . . —	4 45 a.	11 30 a.	—	—	—	8 55 p.	
Torino . . . . Arr.	8 15 a.	1 30 p.	—	—	—	10 47 p.	
Torino . . . . Par.	8 35 a.	2 12 p.	—	—	—	11 15 p.	
Modane . . . . —	12 20 p.	5 30 p.	—	—	—	2 20 a.	
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 16 p.	—	—	—	5 02 a.	
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.	—	—	—	5 26 a.	
Evian . . . . . —	1 10 p.	5 55 p.	—	—	—	—	
Genève . . . . —	3 05 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon . . . . —	11 17 p.	1 43 a.	—	—	—	11 36 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 45 a.	—	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.		1. cl.				
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 59 antim.		9 12 a.	—	Club-Train	6 44 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		9 55 a.	—	1a cl.	7 25 p.	
				(**)		*Pranzo*	
			1. 2. cl.	1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 20 a.	11 30 a.	8 15 p.	8 25 p.	
Amiens . . . . . . Arr.	9 45 a. *Déjeu.*		12 06 p.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens . . . . . . Par.	9 50 antim.		12 26 p.				
Boulogne-Gare . . Arr.	11 35 antim.		2 07 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare . . Par.	11 27 antim.		2 09 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) . Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Maritime .				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	12 45 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 50 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2 antim. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

(**) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a cl. che per Calais e l'Inghilterra.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.40 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.24 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. prop. respons.

ANNO XXV. Sabato, 24 Dicembre 1892. NUM. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1891 e confronto con il 1890

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto l'annuale RESOCONTO STATISTICO DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA — questo per l'ANNO 1891 IN CONFRONTO COL 1890.

E noi, come di consueto per i precedenti Resoconti (1), riporteremo o riassumeremo, secondo opportunità di argomento e di spazio, i principali punti di questo importantissimo e diligente *Resoconto statistico 1891* del primo scalo marittimo italiano.

Il RESOCONTO è preceduto dalla *Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1891*, la quale fu, come al solito, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio, nella seduta del 2 dicembre 1891, unitamente ai *Quadri statistici* che la accompagnano.

I *Quadri statistici* sono divisi in due parti:

La *Parte prima* comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla a cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel porto.

La *Parte seconda* contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

(1) Per richiamo ai precedenti *Resoconti degli ultimi quattro anni*, vedi:
Resoconto statistico dell'anno 1887 in confronto col 1886 nel n. 41 del 13 ottobre 1888.
Resoconto statistico dell'anno 1888 in confronto col 1887 nei nn. 45 e 47, rispettivamente del 9 e 23 novembre 1889.
Resoconto statistico dell'anno 1889 in confronto del 1888 nei nn. 44, 46 e 47 del 1890.
Resoconto statistico dell'anno 1890 in confronto del 1889 nei nn. 11 e 12 del 1892.

***

DALLA RELAZIONE.

COMMERCIO. — Il *movimento generale delle merci nel porto di Genova per l'anno 1891*, arrivi e partenze riuniti, è stato di tonn. 3,389,270, in confronto di tonn. 3,841,937 dell'anno precedente, con una diminuzione quindi di tonnellate 452,667.

Nel movimento generale, tonn. 2,431,925 furono prodotte dal commercio internazionale, e tonn. 957,345 da quello di cabotaggio.

In entrambi questi commerci, confrontati col 1890, si ebbe una diminuzione di tonn. 269,178 per il cabotaggio, e di tonn. 183,489 per il commercio internazionale.

In questo ultimo commercio la diminuzione riflette soltanto l'importazione, che è stata inferiore di tonn. 200,860, nonchè il transito di via di mare, che fu di tonn. 8,039 in meno, essendosi verificato invece un aumento di tonnellate 6,621 nell'esportazione e di tonn. 18,789 nel transito di via di terra.

Il valore delle merci nel commercio con l'estero diede pure una diminuzione, che è stata di L. 40,825,355 nelle importazioni e di L. 2,458,687 nelle esportazioni. Si ebbe invece nel transito per via di mare un aumento di L. 175,067, e di L. 858,244 in quello per via di terra, cosicchè in complesso la diminuzione nel valore fu constatata in lire 42,250,731.

Alla diminuzione delle quantità di merci *importate* non hanno partecipato le categorie 2ª (generi coloniali, droghe e tabacchi), 3ª (prodotti chimici), 7ª (lane e peli), 8ª (seta), 10ª (carta e libri), 11ª (pelli), 15ª (animali e prodotti di animali), nelle quali si è verificato invece un aumento; mentre nella diminuzione del valore le categorie 2ª, 10ª e 11ª non vi partecipavano; anzi, nelle medesime è risultato un aumento.

L'aumento nel peso delle merci *esportate* è dovuto alle categorie 1ª (spirito, bevande ed olii), 2ª, 6ª (cotone), 8ª, 11ª, 12ª (minerali, metalli e loro lavorazione), 14ª (cereali, farine, ecc.), e 16ª (oggetti diversi); nelle altre si ebbe invece una diminuzione.

La diminuzione nel valore proviene solamente dalle categorie 1ª, 3ª, 4ª (colori e generi per tinta), 7ª, 9ª (legno

e paglia), 10ª, 13ª (pietre, terre, vetri), e 15ª, avendo dato al contrario le altre categorie un aumento.

La diminuzione nel peso e l'aumento nel valore del transito via di mare si sono verificati: il primo unicamente nelle categorie 1ª, 2ª, 10ª, 11ª, 14ª e 15ª, ed il secondo in tutte le categorie, ad eccezione della 1ª, 10ª, 14ª, 15ª e 16ª.

Nel transito via di terra l'aumento sia del peso come del valore riguarda soltanto il transito per l'estero, giacchè in quello per lo Stato si ebbe una diminuzione.

Il movimento ferroviario delle merci a piccola velocità nelle diverse stazioni di Genova e di Sampierdarena ha dato un totale di quint. 7,687,817 per le merci in arrivo e di quint. 23,738,828 per quelle in partenza, con una differenza in confronto del 1890 di quint. 227,246 in più nelle merci arrivate e di quint. 1,363,229 in meno in quelle partite.

Gli articoli principali che diedero variazioni di qualche importanza, comparativamente all'anno precedente, furono i seguenti: vino in botti, vino in bottiglie, olio d'oliva, olio di cotone, *olii minerali*, caffè, zucchero di 2ª classe, nitrato di soda greggio, solfato di rame, gomme e resine, sapone comune, juta greggia, cotone, lana, pasta di legno, carta, *metalli*, *carbon fossile*, grano, granturco, riso, paste di grano e pelli.

Noi riporteremo soltanto le notizie che riguardano le seguenti voci:

Olii minerali. — Nell'importazione di quelli raffinati per il 1891 si ebbe un aumento di quint. 16,827 sopra quintali 127,141 introdotti nel 1890. Ebbe invece una leggiera diminuzione di kg. 665,889 l'importazione degli olii minerali pesanti.

Metalli. — Nel 1891 si verificò in confronto col 1890 nell'importazione dei rottami di ferro, ghisa ed acciaio, una diminuzione di kg. 13,755,207, cioè di circa un quarto.

Anche per la ghisa in pani si nota una minore imporzione, che è di circa un sesto. Infatti da kg. 18,681,024 quale era stata nel 1890, discese nel 1891 a kg. 15,885,116.

Più che doppia fu invece nel 1891 l'importazione della ghisa lavorata. Nel 1890 era di kg. 566,298, e nel 1891 è salita a kg. 1,306,990. L'esportazione per contro diminuì da kg. 24,978 a kg. 20,868.

L'importazione del ferro greggio in masselli od in pani è stata poco più di un settimo in confronto del precedente anno. Fu anche inferiore la quantità introdotta del ferro ed acciaio laminato o battuto e di quello in lamiere, la prima essendo risultata un terzo circa meno, e la seconda approssimativamente la metà, paragonata al 1890. Minore di poco meno di un terzo è stata anche l'importazione del ferro di seconda fabbricazione.

La ragione delle differenze sopra enumerate nel commercio dei metalli si spiega colla crisi che gravita sulle nostre industrie metallurgiche e colla forte concorrenza delle industrie estere.

Carbon fossile. — L'importazione del carbon fossile nel 1891 è stata inferiore in confronto del 1890 di tonn. 83,250. essendo scesa da tonn. 1,525,180 a tonn. 1,441,930.

Il fatto di essersi non solo arrestato quel progressivo aumento che da parecchi anni andava verificandosi nell'arrivo dei carboni, ma di aver avuto anzi una diminuzione di qualche momento, è segno di una sosta nell'attività delle industrie di cui il carbon fossile è un fattore importantissimo.

***

NAVIGAZIONE. — Il movimento della navigazione nel porto di Genova, comprendente quella internazionale e di cabotaggio ed i bastimenti carichi e vuoti, ha dato in complesso, confrontato col 1890, una differenza in meno, ma di non grande importanza, sia nel numero che nel tonnellaggio. Questa differenza si è verificata nella navigazione tanto internazionale quanto di cabotaggio, a vela ed a vapore, ma più specialmente in quella di cabotaggio ed a vela.

Il totale del tonnellaggio è nella maggior parte rappresentato dalla navigazione a vapore, avendovi quella a vela partecipato per la nona parte soltanto. In quella vece il numero dei bastimenti è stato superiore in quest'ultima, ma la differenza in più è di poco momento. La superiorità del naviglio a vela risulta unicamente nella navigazione di cabotaggio, nella quale i bastimenti a vela impiegati sono più del doppio di quelli a vapore, mentre nella navigazione internazionale i piroscafi furono in numero più di quattro volte maggiore della vela. Nel tonnellaggio invece, il vapore largamente prevale in entrambe le navigazioni; ma mentre in quella di cabotaggio il rapporto è di circa uno a quattro, nella navigazione internazionale è di uno a quindici.

I bastimenti vuoti in arrivo rappresentano circa una sedicesima parte di quelli carichi, e per la portata sono nel rapporto di uno a diciotto. Nelle partenze invece il rapporto è della metà nel numero, e di uno a sette nel tonnellaggio. Quelli in arrivo e partenza sono nella navigazione a vela circa i due quinti di quelli carichi, sia per il numero come per il tonnellaggio; in quella a vapore il rapporto sta come uno a cinque, tanto nel numero come nel tonnellaggio.

La proporzione nel tonnellaggio tra i carichi ed i vuoti nella navigazione internazionale è stata tra uno a cinquanta per gli arrivi, di uno a venti per le partenze; in quella di cabotaggio risultò di poco meno di un quarto per gli arrivi e di poco più della metà nelle partenze.

Distinguendo la nazionalità dei bastimenti arrivati e partiti, risulta che la bandiera italiana è rappresentata dalle due quinte parti e più dell'intiero tonnellaggio; vien dopo la bandiera inglese, che primeggia largamente fra le bandiere estere: seguono poi in ordine di importanza le bandiere germanica, francese ed olandese. Ma la prevalenza della bandiera nazionale si manifesta principalmente nella navigazione di cabotaggio ed a vela, nelle quali ha quasi la totalità del movimento, mentre in quella internazionale viene dopo alla bandiera inglese; e nella navigazione a vapore ha bensì la prevalenza, ma poco si discosta da quest'ultima bandiera, la quale però è superiore di quasi la metà per quanto riguarda la navigazione internazionale, nel mentre per quella di cabotaggio è la bandiera italiana che supera più di tre volte la bandiera inglese.

I bastimenti a vapore partiti vuoti sono nella quasi totalità di bandiera inglese nella navigazione internazionale; in quella di cabotaggio invece prevalgono largamente quelli nazionali.

Le costruzioni navali furono di 30 galleggianti, della portata complessiva di tonn. 10,238; ed in confronto del precedente anno risultarono pari nel numero; diedero invece nel tonnellaggio un aumento di tonn. 1,241.

Quattro quinti delle dette costruzioni uscirono dai cantieri di Sestri Ponente. Dei 30 nuovi galleggianti, soltanto cinque sono superiori alle 1000, ed uno tra le 800 e le 900 tonnellate, le quali però rappresentano la più grande parte del tonnellaggio totale; le altre sono inferiori alle 400 tonnellate.

Il vapore è rappresentato da tonn. 5,232, divise fra 14 galleggianti, stando così nella proporzione di circa la metà del tonnellaggio generale, al contrario del 1890, in cui è stato assai preponderante il tonnellaggio a vela, il quale fu circa 25 volte maggiore di quello a vapore.

La situazione numerica dei bastimenti inscritti al Compartimento marittimo di Genova al 31 dicembre 1891 era di bastimenti 752 con tonn. 360,561, di cui 630 a vela con tonn. 246,701, e 122 a vapore di tonn. 113,860. In confronto col 1890 vi è stata in complesso una diminuzione di 37 bastimenti e di tonn. 2,989, ma la differenza in meno è tutta a carico della vela, giacchè per il vapore vi fu al contrario un aumento di 6 nel numero e di 7,551 tonnellate.

La variazione nei bastimenti a vela risultò dalla differenza tra l'aumento di 48 galleggianti, con tonn. 17,576, dovuta principalmente a nuove costruzioni e a provenienze da altri Compartimenti, e la diminuzione di 91 galleggianti di tonnellate 28,116 per vendite a stranieri, naufragio, passaggio ad altri Compartimenti ed altre cause diverse.

Nei piroscafi, di fronte ad una diminuzione di 5 galleggianti, con tonn. 2,023, dovuta in grande parte a vendite a

stranieri, si ebbe un aumento di 11 galleggianti di tonnellate 9,573, la più grande parte per nuove costruzioni e per acquisti da stranieri.

Noli. — Il ribasso dei noli, che gravemente già si era fatto sentire nel 1890, in quest'anno si è accentuato maggiormente; cosicchè le condizioni già deplorevoli della nostra marina andarono nel 1891 sensibilmente peggiorando.

PARTE PRIMA. — MOVIMENTO COMMERCIALE.

Per maggior esplicazione della prima parte del resoconto statistico conviene ricordare che:

Il *Commercio complessivo nell'importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto dell' ulteriore loro destinazione, cioè: se per consumo nello Stato o per transito.

Il *Commercio speciale nell' importazione* indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo dello Stato.

Il *Commercio complessivo nell'esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero, nonchè quelle estere che escono da Genova in transito.

Il *Commercio speciale nell'esportazione* comprende le sole merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che entrando nello Stato furono sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi nei rapporti colla legge doganale vengono riguardate come nazionali.

Il *transito* comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei depositi doganali.

I. COMMERCIO COMPLESSIVO. — Il movimento complessivo del commercio coll'estero del 1891, *importazione*, *esportazione* e *transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 490,088,109, ed a peso a tonn. 2,431,925, che, confrontato con quello del 1890 dà una differenza in meno sul *valore* di L. it. 42,250,731, e sul *peso* di tonnellate 183,489.

Riepilogo	VALORE.	1891	1890
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	359,457,193	400,282,548
Esportazione . . .	»	88,202,180	90,660,867
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	13,529,829	13,354,762
» di terra	»	28,898,907	28,040,663
	L. it.	490,088,109	532,338,840

Riepilogo	PESO.	1891	1890
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,165,351	2,366,211
Esportazione . . .	»	119,793	113,172
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	9,659	17,698
» di terra	»	137,122	118,333
	Tonn.	2,431,925	2,615,414

VALORE.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1890 a *valore* . .	L. it.	532,338,840
Id. id. nel 1891 » . .	»	490,088,109
Differenza in *meno* nel 1891	L. it.	42,250,731

PESO.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1890 a *peso* . . .	Tonn.	2,615,414
Id. id. nel 1891 » . . .	»	2,431,925
Differenza in *meno* nel 1891	Tonn.	183,489

II. COMMERCIO SPECIALE. — Il movimento del commercio speciale d' *importazione* durante lo scorso anno 1891 rappresenta a *valore* una somma di L. it. 359,457,193, e quello d'*esportazione* di L. it. 88,202,180; a *peso* l'*importazione* fu di tonn. 2,165,351, e l'*esportazione* di tonn. 119,793.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1890, si riconosce nel 1891 una diminuzione nell' *importazione* a *valore* di L. it. 40,825,355 e nell'*esportazione* di L. it. 2,458,687, a *peso* una diminuzione nell'*importazione* di tonn. 200,860 e nella *esportazione* un aumento di tonn. 6,621.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1890 . .	L. it.	400,282,548
» » 1891 . .	»	359,457,193
Differenza in *meno* nel 1891	L. it.	40,825,355
L'*esportazione* è stata nel 1890 . .	L. it.	90,660,867
» » 1891 . .	»	88,202,180
Differenza in *meno* nel 1891	L. it.	2,458,687

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1890 . .	Tonn.	2,366,211
» » 1891 . .	»	2,165,351
Differenza in *meno* nel 1891	Tonn.	200,860
L'*esportazione* è stata nel 1891 . .	Tonn.	119,793
» » 1890 . .	»	113,172
Differenza in *più* nel 1891	Tonn.	6,621

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1891-92

(*Continuazione — V. Num. 51*).

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI LORDI PER TRONCHI DI LINEA.

Numero progressivo dei tronchi	LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media dei tronchi di linea	Prodotto medio per chilometro — Esercizio 1891-92: Viaggiatori	Esercizio 1891-92: Bagagli grande e piccola velocità accelerata	Esercizio 1891-92: Piccola velocità	Esercizio 1891-92: Tot	Esercizio 1890-91	Differenze: in più	Differenze: in meno
	Rete principale.								
1	Messina (Porto)-Catania (Porto)	101	13,643.88	3,079.33	6,412.16	23,135.37	20,661.04	2,474.33	»
2	Catania (Porto)-Bicocca-Santa Caterina . .	116	5,382.35	912.76	10,652.02	16,977.13	16,748.»	164.13	»
3	Santa Caterina-Roccapalumba	57	3,953.93	1,186.79	1,631.96	6,772.68	6,123.56	649.12	»
4	S. Caterina-Caltanissetta-Aragona-Caldare.	65	3,265.15	669.46	6,486.32	10,420.93	10,267.09	153.84	»
5	Canicattì-Licata	46	1,926.74	257.41	6,097.15	8,281.30	8,171.84	109.46	»
6	Porto Empedocle (Porto)-Aragona-Caldare.	21	3,743.81	590.95	11,046.57	15,381.33	14,714.»	627.33	»
7	Aragona-Caldare-Termini	83	5,703.32	1,607.31	5,664.70	12,975.33	11,110.43	1,864.90	»
8	Termini-Palermo Porto	44	18,891.60	4,557.98	5,079.30	28,528.88	22,215.60	6,313.28	»
9	Catania-Bicocca-Siracusa.	87	4,112.05	674.76	1,282.88	6,069.69	5,789.21	380.48	»
	Rete complementare								
10	Siracusa-Modica	64	2,808.12	212.98	517.64	3,538.69	4,625.88	»	1,087.14
11	Valsavoia-Scordia	14	2,232.11	358.90	1,335.66	3,926.67	3,974.34	»	47.67
12	Termini-Cefalù.	31	2,588.34	424.03	782.13	3,794.50	3,386.48	408.02	»
13	Messina-Patti	63	6,512.78	893.19	1.589.11	8,995.08	10,522.88	»	1,527.80
14	Licata-Terranova	36	879.70	112.60	804.92	1,297.22	1,358.73	»	61.51
15	Licata Porto e Molo	8	»	»	4,428.14	4,428.14	4,461.50	»	33.36

Dando poi uno sguardo ai prospetti che vi presentiamo dal n. 6 al n. 10, rileverete le variazioni che durante questo esercizio si sono verificate tanto nel movimento, quanto nelle percorrenze e nel prodotto di ogni categoria di traffico.

Il numero dei viaggiatori, come chiaramente rilevasi dal prospetto n. 6, fu nel corso dell'esercizio 1891-92 di 2,326,151 e diede perciò, rispetto all'anno precedente, un aumento complessivo di 236,718 viaggiatori, con un aumento assai sensibile nei viaggi a prezzo intero ed in quelli di andata e ritorno.

Le percorrenze dei viaggiatori furono in considerevole aumento, essendosi avuti 15,517,943 viaggiatori-chilometro in più sull'esercizio passato, rispetto al quale, solo le percorrenze dei viaggiatori di 3ª classe per conto dello Stato, diedero una piccola diminuzione.

In conseguenza dell'aumento delle percorrenze, anche i prodotti di tutte le classi dei viaggiatori ordinari furono in aumento. E difatti mentre nell'anno finanziario 1890-91 si ebbero L. 3,765,830.36, in quello 1891-92, invece, il prodotto ammontò a L. 4,447,512.91, ottenendosi così un aumento assoluto di L. 681,682.55.

Quest'aumento è dovuto principalmente, come avanti si è detto, all'Esposizione nazionale di Palermo, cui devesi anche attribuire l'aumento dei bagagli avveratosi tanto nelle quantità che nelle percorrenze e nel prodotto, come dal prospetto n. 7, essendo evidente che le oscillazioni del prodotto viaggiatori si debbano ripercuotere su quello dei bagagli.

Il movimento dei bagagli, in effetti, fu questo anno di 2122 quintali in più sul precedente esercizio, e così le percorrenze furono in aumento di 472,449 quintali-chilometro, ed il prodotto di L. 16,380.50. In aumento fu anche il prodotto dei cani, non che quello degli introiti diversi.

Circa il traffico della grande velocità notasi solo, come sorge dal prospetto n. 8, un aumento considerevole nelle quantità delle messaggerie e merci, mentre nelle altre categorie di trasporto le quantità risultano quasi le stesse di quelle dell'anno precedente.

Nelle percorrenze, invece, si è ottenuto una diminuzione nel traffico dei bozzoli, del numerario, del bestiame e dei veicoli, quale diminuzione, però, resta quasi compensata dall'aumento di 3,058,032 quintali-chilometro ottenutosi nei trasporti delle messaggerie e merci, che costituiscono il maggior traffico della grande velocità.

Il prodotto della grande velocità fu di L. 437,762.52 e per conseguenza, in aumento di L. 33,085.90 sul precedente esercizio, in rapporto al quale pure il prodotto medio chilometrico è risultato superiore.

Nella piccola velocità accelerata (vedasi prospetto n. 9), si è verificata una diminuzione nelle quantità, nelle percorrenze e nel prodotto delle derrate alimentari in genere e del bestiame spedito per capo, mentre il traffico degli agrumi e quello del bestiame trasportato a carro completo, è stato piuttosto in aumento tanto nelle quantità che nelle percorrenze e nel prodotto.

Complessivamente considerati però i prodotti della piccola velocità accelerata, diedero la lieve diminuzione di L. 3554.72 per effetto principalmente della diminuzione dei trasporti di derrate alimentari, come patate, ortaglie, legumi, frutte, castagne, ecc.

Le quantità della piccola velocità ordinaria, come dal prospetto n. 10, ebbero un aumento nelle merci senza vincolo di peso ed in quelle delle prime cinque classi con vincolo di peso, mentre le percorrenze ed il prodotto risentirono un aumento non solo nelle merci senza vincolo di peso, ma anche in quelle delle ultime classi con vincolo di peso.

Ciò prova che mentre il movimento delle merci di maggiore valore spedite a carro completo è stato più accentuato nelle brevi percorrenze, viceversa, quello delle merci povere, ha avuto minore intensità, ma in compenso, un maggiore sviluppo nel percorso.

In complesso, il prodotto della piccola velocità ordinaria che nell'esercizio passato fu di L. 3,761,961.33, quest'anno è stato di L. 3,867,564.16, dando così un aumento di lire 105,602 83 dovuto in gran parte allo sviluppo naturale del traffico, sviluppo che si limitò a talune categorie di merce, mentre per i legumi, vino e zolfo, come rilevasi dal prospetto n. 11, si ebbe una diminuzione.

Anche i prodotti indiretti (vedasi prospetto n. 13), sono stati in aumento nell'esercizio 1891-92, specialmente nelle categorie, pigioni di locali, affitto di terreni e telegrammi privati, se non che, in complesso, l'aumento risulta di poche migliaia di lire, perchè questi prodotti non sono soggetti a graduale sviluppo e aumentano solo coll'apertura dei tronchi complementari.

Dai prospetti n. 11, 12 e 15 rileverete poi tutte le notizie statistiche per conoscere la vera entità del movimento in partenza ed in arrivo di ciascuna stazione della Rete, coi prodotti lordi rispettivi, in confronto all'esercizio antecedente, e da essi potrete anche desumere quali trasporti di merci siano state in aumento od in diminuzione, ed in quali stazioni il traffico abbia subito un maggiore o minore sviluppo.

§ 2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

Durante l'esercizio 1891-92 i corrispettivi a rimborso di spesa ascesero alla somma di L. 263,875.43, ripartiti nel modo seguente:

Denominazione dei trasporti	Introiti a rimborso di spesa nel		Differenza	
	1891-92	1890-91	in più	in meno
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato	908.40	128. »	780.40	—
Corrispondenze e pacchi post.	79,724.63	82,491.78	—	2,767.15
Trasporti per l'esecuzione dei lavori a cottimo (allegato B).	111,636.93	93,800.02	17,836.91	—
Nuove costruz. Scordia-Caltagirone	8,056.20	11,765.64	—	3,709.44
Nuove costruz. Noto-Licata . . .	26,638.07	23,715.30	2,922,77	—
Nuove costruz. Messina-Patti . .	—	154. »	—	154. »
Approvvigionamenti, scorte e diversi	36,911.20	48,526.83	—	11,615.63
	263,875.43	260,581.57	21,540.08	18,246.22
Aumento sull'esercizio precedente L.			3,293.86	

Come rilevasi da questo specchietto e dal prospetto n. 14, si è verificato un certo aumento nei trasporti per l'esecuzione dei lavori dell'allegato *B*, ed in quelli del tronco della Noto-Licata, mentre nei trasporti della Scordia-Caltagirone, i cui lavori erano in via di compimento, si è avuta una certa diminuzione.

Anche nei trasporti di approvvigionamenti e scorte, specialmente di carbone, si è avuta una certa diminuzione, perchè si sono diminuiti i prelievi nei depositi interni della Rete, essendo più economico rifornire le macchine nei depositi della periferia.

Una lieve diminuzione si riscontra anche nel provento dei trasporti di corrispondenze e pacchi postali, per effetto della restrizione dei rispettivi turni, effettuata testè dal Governo per mire di economie.

Tutto sommato, però, anche i corrispettivi a rimborso di spesa sono stati in aumento di L. 3293.86 sul precedente esercizio.

§ 3. — Tariffe.

Molte ed importanti questioni di tariffa si sono trattate durante il decorso anno d'esercizio, in cui il maggior lavoro è stato imposto dall'Esposizione nazionale di Palermo, per la quale, dopo gli accordi presi con le Società del Mediterraneo e dell'Adriatico, si adottarono degli appositi biglietti speciali di andata e ritorno validi 20 giorni, e un biglietto circolare in servizio interno.

Nè queste sole furono le innovazioni relative al servizio viaggiatori, essendosi trattato anche della riforma del nostro viaggio circolare 2 *M*, il quale, suddiviso secondo i diversi itinerari, nei biglietti circolari, *S* 1 ed *S* 2, fu messo in vendita nelle nostre stazioni principali e presso le ditte estere Cook e Gaze di Londra.

Si trattò anche della revisione delle nuove concessioni speciali *D* ed *E* e della creazione di speciali biglietti di andata e ritorno tra qualche città importante del continente ed alcune delle nostre principali stazioni.

Per apportare poi un miglioramento reale ai viaggi di lusso fatti sulle nostre linee, si instituì in quest'anno un servizio di vetture speciali tipo Pullman coi treni diretti tra Messina e Palermo, affidandone il servizio alla Compagnia internazionale dei wagons-lits.

Tenuto conto, infine, dell'importanza di talune stazioni della Rete e delle speciali condizioni di alcune delle nuove linee complementari, si sono istituite varie corrispondenze di andata-ritorno, soddisfacendo così i giusti desideri del pubblico.

Completato lo studio relativo alla istituzione di un apposito servizio pel trasporto dei pacchi ferroviari, e superate finalmente le difficoltà alle quali per qualche tempo si era andati incontro, è stata messa prima in vigore la tariffa speciale n. 10 pei pacchi in servizio interno e poscia la speciale n. 11, per quelli in servizio cumulativo italiano, avendo anche le ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico adottata una tariffa a zona pel trasporto dei pacchi.

In ordine alle tariffe delle merci, pur tralasciando di enumerare tutte le modificazioni ed aggiunte introdotte nelle condizioni e nelle varie nomenclature, non ometteremo di far notare che, durante il decorso anno di esercizio, fu prorogato l'esperimento della tariffa locale n. 202, P. V., pel trasporto delle lastre di vetro e furono rese definitive le tariffe locali n. 203 pei trasporti di vini sulla linea littoranea orientale e n. 204 pei trasporti di pietra pece. Quest'ultima, a far tempo dal 1° giugno u. s., venne estesa alla stazione di Modica.

Furono inoltre istituite in via d'esperimento la tariffa locale interna n. 207, P. V., pel trasporto di mobili e sedie di legno curvato a vapore in partenza da Acireale, nonchè la tariffa interna n. 208, P. V., pel trasporto della carta grossolana da involgere (uso agrumi) a vagone completo.

D'accordo poi colle ferrovie continentali e col Governo, si concretò un nuovo allegato n. 9 alle tariffe, comprendente il regolamento pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti, delle quali fu fatta una nuova divisione in 14 categorie, secondo la potenzialità infiammabile ed esplosiva delle materie anzidette.

Prese in esame le domande di varie Ditte commerciali ed industriali, chiedenti ribassi di tariffa, ne abbiamo ammesse alcune, come quella della ditta Bianchi pei trasporti di acque minerali, della ditta Bonfiglio per trasporto a Messina di 300 vagoni di vino prelevabili dalle linee Messina-Noto e Messina-Milazzo, nonchè della ditta Prestinicola di Catania pel trasporto gratuito della saccheria destinata all'incetta di mille e più tonnellate di vinaccia.

Circa, infine, le tariffe del servizio internazionale, oltre all'attuazione di varie modificazioni ed aggiunte a quelle già esistenti, sono state messe in vigore apposite tariffe pel servizio italo-franco-inglese, nonchè pel servizio di corrispondenza colle poste federali svizzere.

§ 4. — Spese.

Durante l'esercizio di cui ci intratteniamo le spese ordinarie e straordinarie della rete principale e di quella compl. (escluse le costruzioni), ammontarono a L. 7,515,930.51
e per chilometro di linea . . . . . » 9,165.77
mentre quelle dell'esercizio antecedente
ascesero a . . . . » 6,858,495.04
e per chilometro a . . . . » 9,230.81

Prendendo per base il convoglio-chilometro, voi troverete che esso nell'esercizio 1891-92 è costato . L. 2.86
mentre nell'esercizio 1890-91 costò . . . . » 2.80

In conseguenza, noi abbiamo avuto in quest'ultimo esercizio di fronte ad un maggior prodotto di L. 836,557.79, i seguenti risultati di spesa:
una maggiore spesa totale di . . . . L. 657,435.47
una minore spesa chilometrica di . . . » 65.04
una maggiore spesa per ogni convoglio-chilom. » 0.06

Affinchè possiate rilevare in quale misura ciascuna categoria di spesa produsse l'aumento sopraccennato, vi presentiamo il seguente prospetto:

	Spese di esercizio		Differenza	
	1891-92 Media chilom. esercitati 820	1890-91 Media chilom. esercitati 743	in più	in meno
Spese generali della Società .	1,122,940.99	982,668.49	140,272.50	—
Servizio della manutenzione .	1,491,526.89	1,209,642,65	281,884.24	—
Servizio del mat. e trazione .	3,031,106.57	2,938,630.14	92.476.43	—
Servizio del mov. e traffico .	1,870,356.06	1,727,553.76	142,802.30	—
	7,515,930.51	6,858,495.04	657,435.47	—
Aumento sull'esercizio precedente L.			657,435.47	

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — Nella seduta del 17 corr. si approvò il bilancio delle *Finanze* collo stanziamento complessivo in L. 171,398,699.95; e nella medesima seduta l'on. Grimaldi, ministro delle finanze, dichiarò che ai termini della legge di contabilità farà la sua *esposizione finanziaria* prima della discussione del bilancio d'assestamento.

Bilancio dei Lavori Pubblici. — Nelle sedute del 19 e 21 corr. vi fu la discussione del bilancio dei *Lavori Pubblici*. Durante il dibattito, abbastanza vivo, vi furono molteplici raccomandazioni da parte di Deputati. Riferiamo soltanto le quattro seguenti che presentano un maggior interesse per la nostra rubrica:

L'on. Fusco, anche a nome dell'on. Torlonia, raccomandò che si proceda con sollecitudine ai lavori della linea *Roccasecca-Avezzano*, curando che questa linea sia ultimata al più presto possibile;

Miceli deplorò che sia soppresso lo stanziamento della linea *Cosenza-Nocera*, di tanta importanza per quelle popolazioni;

Gaetani di Laurenzana raccomandò al ministro di concedere alla ferrovia economica *Piedimonte-Santa Maria-Napoli* un sussidio chilometrico, che fu ingiustamente negato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici;

Valle A. pregò il Ministro di far pratiche presso la Società delle ferrovie Adriatiche perchè non si rifiutino di riassumere in servizio quei giovani impiegati che dovettero abbandonarlo temporaneamente per adempiere agli obblighi di leva.

Nella seduta del 21 corr. l'on. Genala, ministro dei Lavori Pubblici rispose alle interrogazioni suaccennate e dichiarò che farà oggetto di attento studio le loro raccomandazioni, assicurando che le leggi votate saranno eseguite e gli impegni assunti dal Governo scrupolosamente mantenuti.

In seguito si approvarono tutti gli articoli del bilancio e lo stanziamento complessivo della spesa nella somma di lire 95,825,165.91.

Disegni di legge. — *Presentazione.* Nella seduta del 15 corr. l'on. Grimaldi, ministro del Tesoro, presentò un disegno di legge per modificazione all'articolo 4 della legge 11 luglio 1887, n. 6216, riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e di lavoro; e nella seduta del 19 corr. lo stesso on. Grimaldi presentò un disegno di legge per la proroga a tutto febbraio dell'esercizio provvisorio, per i bilanci non approvati entro il 31 dicembre.

Chiese che fosse dichiarato urgente e trasmesso alla Commissione generale del bilancio. La Camera acconsentì.

Discussione. — Nella seduta del 15 corr. cominciò la discussione del progetto per la convalidazione del Regio Decreto 15 novembre 1892 che approva una nuova ripartizione dei fondi autorizzati con precedenti leggi per la costruzione d'opere idrauliche straordinarie.

Avendo l'opposizione sollevata la questione di costituzionalità, il Ministero pose sulla votazione di questo progetto la questione di fiducia.

Dopo una vivacissima discussione, alla quale presero parte gli on. Palberti, Prinetti, Nicotera, Sonnino, Pasquali, nella seduta del 16 corr. la Camera votò con 296 voti contro 82 l'ordine del giorno dei deputati Pasquali e Calvi così concepito:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, esprimendo fiducia nel Ministero e approvandone l'indirizzo, passa alla discussione degli articoli della legge ».

Nella seduta del 22 la Camera approvò, senza discussione, con

voti 191 contro 43, il disegno di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio a tutto febbraio 1893, per i bilanci non ancora approvati.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 15 corr. il Presidente della Camera annunziò una interrogazione dell'on. De-Felice al Ministro dei Lavori Pubblici *sul modo con cui sono trattati i macchinisti e fuochisti delle ferrovie siciliane.*

Nella seduta del 19 venne comunicata un'interrogazione dell'on. Merlani al Ministro dei Lavori Pubblici *sui provvedimenti che intende prendere con l'Amministrazione ferroviaria, intorno agli orari ferroviari nei rapporti con la città di Torino e col Piemonte, dopo i ricorsi della Camera di Commercio e della Giunta comunale di Torino.*

Nella seduta del 21 venne comunicata una mozione presentata dall'on. De-Felice anche a nome di 70 colleghi *perchè si provveda a risolvere la questione dei ferrovieri italiani, e alla presentazione degli organici a tenore dell'art. 103 delle Convenzioni.*

Risposta del Governo. — Nella seduta del 17 corr. l'on. Genala rispondendo all'interrogazione dell'on. De-Felice circa il trattamento dei macchinisti e fuochisti delle ferrovie siciliane, disse di credere che le condizioni dei macchinisti della Rete Sicula siano uguali a quelle che erano prima delle Convenzioni del 1885. Reclami non ne sono a lui pervenuti; quindi non era in grado di rispondere.

L'on. De-Felice non si dichiarò soddisfatto.

Vacanze natalizie. — Nella seduta del 22 la Camera, su proposta dei deputati Calvi, Cucchi e Trompeo, deliberò di aggiornarsi sino al 25 gennaio.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale del 19 dicembre 1892* (*N. 295*) pubblica il testo della legge colla quale si autorizza a dar esecuzione alla Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata, stipulata a Berna.

La legge consta di questi tre articoli:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intera esecuzione alla Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata, ai due regolamenti ed al protocollo definitivo, firmati a Berna il 14 ottobre 1890, tra l'Italia, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, la Russia, la Svizzera, il Granducato di Lussemburgo e il principato di Liechtenstein.

Saranno ammesse a partecipare alla Convenzione internazionale, a termini dell'art. 58, anche le altre linee non comprese nell'elenco firmato a Berna il 14 ottobre 1890, qualora le Società che le esercitano dichiarino di assoggettarsi a tutte le norme e prescrizioni della Convenzione stessa.

La spesa attualmente prevista dall'art. 1° del regolamento relativo all'istituzione di un ufficio centrale, sarà inscritta nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, e verrà rimborsata dalle Società esercenti le linee partecipanti alla Convenzione internazionale.

Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a rendere obbligatorie, mediante Decreto Reale, le modificazioni alle disposizioni regolamentari per l'esecuzione della Convenzione internazionale, che potranno essere concordate fra gli Stati contraenti.

Art. 3. Il Governo del Re è pure autorizzato a conformare, con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, alle disposizioni sancite dalla Convenzione internazionale e dagli atti ad essa annessi, le condizioni e norme attualmente vigenti per i trasporti delle merci a mezzo delle strade ferrate nell'interno del Regno.

La *Gazzetta Ufficiale* fa seguire al testo di legge, il testo originale della Convenzione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Varese-Porto Ceresio.
(*Variante al progetto approvato*).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa una variante al progetto approvato per la stazione di Porto Ceresio, nella ferrovia da Varese a Porto Ceresio. La variante ha lo scopo di soddisfare meglio ai desideri del Comune di Porto Ceresio ed ai bisogni del servizio di navigazione del Lago di Lugano. Col progetto di variante la stazione viene situata più a valle, avvicinandola al Lago in modo da diminuire il più possibile la lunghezza dei pontili di approdo dei battelli; si diminuisce la livelletta all'ingresso della stazione riducendone la pendenza dal 17.62 0[00 all'11.79 0[00; si modifica il tipo del fabbricato viaggiatori sia nella decorazione esterna che nella pianta la quale comprenderà anche un locale per la visita doganale, un deposito per la dogana ed un piccolo caffè; si aggiunge pure una *marquise* in legno lungo il marciapiedi, per tutta la lunghezza del detto fabbricato. In corrispondenza al locale per la visita doganale viene disposto un pontile in legno della lunghezza di m. 30 e della larghezza di m. 3.50 per l'imbarco e per lo sbarco dei viaggiatori. Di fianco al magazzino merci viene disposto altresì altro pontile in legno largo m. 5 e lungo m. 30 armato di binario pel servizio delle merci.

Ci consta che il progetto di variante è stato accettato tanto dal Comune di Porto Ceresio che dalla Società di Navigazione del Lago di Lugano.

><

Ampliamento e sistemazione delle officine di Napoli.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione tecnica del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione delle officine di Napoli, in seguito alla espropriazione ed ai lavori eseguiti dalla Società del Risanamento di quella città.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori preindicati ascende a L. 198,875, nella quale è compresa quella di L. 20,000 necessaria per isolare il binario di accesso alle officine. La predetta Amministrazione ha proposto di provvedere alla esecuzione delle opere colle norme dell'art. 65 del capitolato di esercizio, e cioè, parte mediante appalto a licitazione privata, e parte in economia. La proposta della quale trattasi comprende principalmente i lavori seguenti: 1. fabbricato d'ingresso alle officine; 2. nuovo capannone per le riparazioni dei tenders; 3. prolungamento del capannone destinato alle riparazioni delle locomotive; 4. officine e cantiere per la manutenzione; 5. muri per separare le officine dall'area già di proprietà della Società; 6. cancellate d'isolamento del binario d'accesso alle officine; 7. casa cantoniera doppia presso la strada dell'Arenaccia; 8. sistemazione dei binari ed impianto di binari nuovi per deposito di materiale; 9. spostamento del carro traversatore; 10. trasporto della capra in ferro da 12 tonnellate; 11. capannone per la sgranatura delle boccole; 12. fabbricato cessi.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda al 1° dicembre 1892*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° dicembre 1892, dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda, della lunghezza totale di metri

8100, in costruzione lungo il tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto all'impresa Luigi Vaccari.

	Dal 1° novembre al 30 stesso mese	Dal principio dei lavori al 30 novembre 1892	Lavoro da farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore.	73.90	2,483.96	5,616.04
» superiore	65.50	2,278.11	5,821.89
Calotta	90.80	1,848.30	6,251.70
Strozzo	76.20	1,674.20	6,425.80
Piedritti	55.34	1,394.09	6,705.91
Grande sez. compl.	34.84	1,366.35	6,733.65
Cunettone . . .	—	198.20	7,901.80
Muratura:			
Calotta	102.25	1,801.69	6,298.31
Piedritti	86.34	1,392.09	6,707.91
Arco rovescio . .	—	—	—
Cunettone . . .	—	198.20	7,901.80

Lato Nord. Le avanzate proseguirono nella solita roccia calcare schistosa a straterelli con noduli e vene di calcite e con intercalata alla roccia schistosa del calcare bigio scuro compatto.

Lato Sud. Nell'avanzata si ha sempre la solita roccia di calcare compatto a strati rotti con interposizione di poca melma argillosa.

A questo attacco il giorno 4 novembre si era ripresa la perforazione meccanica nell'avanzata inferiore, ma nel giorno 6 la si dovette sospendere per rotture di un tubo che porta l'acqua alle turbine.

><

Appalto per la provvista di ferri minuti necessari a tronchi della linea Noto-Licata.

Alle ore 10 antimeridiane del 31 dicembre corr., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di primo tipo ferrovie complementari occorrenti per l'armamento dei tronchi Modica-Osteria Lupis e Osteria Lupis-Comiso della linea Noto-Licata in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto Lire
1.	Stecche corniere di acciaio dolce omogeneo	1,720.16	152,410.49
	Piastre di ferro	1,824.27	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	250.04	2,200 —
	Arpioni di ferro	679.36	

Cauzione: Pel 1° lotto: provv. L. 7,500; def. 15,000
» 2° » » » 2,200; » 4,400

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal capitolato speciale di appalto 28 febbraio 1893.

Luoghi di consegna: sui vagoni alla stazione di Noto e Licata.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, edizione 10 maggio 1892, e di quello speciale in data 18 ottobre 1892.

Il deliberatario dovrà nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore.

><

Ferrovia Lecco-Ballabio.
(Rinunzia dell'ing. Ferretti alla domanda di concessione).

Siamo informati che l'ing. Alessandro Ferretti, il quale, nell'aprile del corrente anno ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della ferrovia Lecco-Ballabio, insieme agli ing. Riva e Bellati, ha cessato da ogni ingerenza inerente alla domanda di concessione suaccennata ed ha receduto da ogni suo diritto di compartecipazione spettantegli per la parte da esso avuta nella preparazione del progetto della linea e degli altri incombenti fin qui compiuti.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Modificazioni d'orario).

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha proposto di modificare l'orario dei treni 1303 da Metaponto a Sibari e 1288 da Taranto a Metaponto con decorrenza dal 3 gennaio p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per rialzare di un metro la travata metallica del ponte sul fiume Adige, al km. 40.801.05 della ferrovia Padova-Pontelagoscuro, in dipendenza della sistemazione di quel fiume.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 78,000; ed alla esecuzione dei lavori relativi, pel cui compimento è fissato il termine di due anni, si provvederà mediante cottimi fiduciari e parte mediante appalto a licitazione privata.

Il Consiglio di Stato ha anche manifestato l'avviso che possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione tecnica-governativa per la ferrovia Parma-Spezia, relativo ai lavori di sistemazione dell'edificio di presa e filtro della condotta d'acqua potabile per il rifornitore della stazione e per l'acquedotto nella città di Pontremoli, ammettendo che se ne possa approvare l'occorrente spesa di L. 9000, con che alla esecuzione dei lavori si provveda nei modi ordinari mediante appalto ad asta pubblica.

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Carratù per il consolidamento della scarpata della trincea fra i km. 4.090 e 4.320 della ferrovia da Benevento ad Avellino.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Per le spedizioni di vino comune a vagone completo).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, in attesa che venga ultimata la statistica dei trasporti eseguiti in base alla tariffa eccezionale numero 1002 piccola velocità (relativa alle spedizioni a vagone completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili, dall'Italia all'Estero, pei transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons), ha proposto di prorogare, sempre in via di esperimento, la tariffa medesima, la quale scade col giorno 15 di febbraio p. v. La proroga di cui trattasi dovrebbe valere anche per le corrispondenti tariffe istituite pel servizio internazionale.

(Per la spedizione dei merletti e pizzi in pacchi ferroviari. Istanza della Camera di Commercio ed Arti di Milano).

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Milano, in seguito ad istanze ad essa rivolte da talune fabbriche di merletti a macchina esistenti nel proprio distretto Camerale, ha fatto preghiera al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello di Agricoltura, Industria e Commercio per ottenere che al rinnovarsi della tariffa speciale n. 11 (Grande Velocità) per il trasporto dei pacchi ferroviari, che va a scadere col 31 marzo p. v., venga introdotta una modificazione all'articolo 1° delle relative condizioni, nel senso di includere anche i merletti e pizzi a macchina fra le merci che possono fruire della suaccennata tariffa.

La predetta Camera di Commercio fa osservare che le condizioni della tariffa n. 11, come sono ora compilate, consentono il trasporto di merci ben più ricche che siano ora i merletti a macchina, e che, d'altra parte, il valore minimo di essi non consente realmente che questa merce sia parificata ai pizzi ed ai merletti fabbricati a mano, agli oggetti d'arte, alle carte-valori ed altre consimili voci di tariffa, escluse, come giustamente è prescritto, dal novero degli articoli che possono essere spediti col beneficio consentito dalla tariffa speciale in questione.

(Per il trasporto dei cereali e legumi secchi in Sicilia).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, in previsione della prossima apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra Modica e Terranova, ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa una proposta per la istituzione di una tariffa locale interna n. 209, P. V., relativa ai trasporti di cereali e legumi secchi, per spedizioni a vagone completo da una delle stazioni comprese fra Falconara ed Avola, nella linea preindicata, ed in destinazione alle stazioni di Catania, Messina, Palermo e Siracusa, nonchè ai porti e moli omonimi.

La tariffa comprende sei zone di percorrenza, cioè: 1ª da 1 a 75 km.; 2ª da 76 a 150; 3ª da 151 a 225; 4ª da 226 a 300; 5ª da 301 a 375; 6ª oltre 375.

(Per il trasporto delle carrubbe *a vagone completo).*

La predetta Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa anche un'altra proposta relativa alla istituzione di una tariffa locale interna N. 210, P. V., relativa ai trasporti delle *carrubbe* a vagone completo (con peso minimo di 5 tonnellate), anche alla rinfusa, da una delle stazioni da Terranova ad Avola, della linea Siracusa-Licata, ed in destinazione delle stazioni di Catania, Messina, Palermo e Siracusa. Anche questa tariffa, compilata in previsione della prossima apertura all'esercizio del tronco Modica-Terranova, comprende sei zone di percorrenza conformi a quelle della tariffa precedente.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

(Supplemento alle tariffe italo-svizzere).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un 6° supplemento alle tariffe italo-svizzere, da attivarsi col 1° gennaio 1893.

Il detto supplemento contiene un fascicolo di disposizioni regolamentari coordinate colla Convenzione internazionale di Berna.

(Per il trasporto delle derrate alimentari).

È in corso il decreto dei Ministri di Agricoltura e Commercio e dei Lavori Pubblici col quale vengono approvati con decorrenza dal 1° corrente dicembre:

a) il quarto supplemento alla tariffa speciale per il trasporto delle derrate alimentari in servizio italo-svizzero-germanico-belga-olandese-inglese del 1° aprile 1888;

b) il secondo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto dei carboni minerali dalla Germania all'Italia, del 1° aprile 1888.

I detti supplementi si riferiscono alle sole varianti di percorrenza risultanti dalla apertura di nuove linee italiane.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di massima per la costruzione di una ferrovia economica da Alcamo a Castellamare del Golfo;
2. Progetto d'impianto di un piano caricatore delle merci infiammabili e di copertura del piano di trasbordo nella stazione di Parma, nella linea Piacenza-Bologna;
3. Progetto d'impianto della stazione di Montecchio lungo la ferrovia da Rocchetta Melfi ad Avellino;
4. Progetto di sistemazione del burrone al km. 232.089 della linea da Eboli a Metaponto;
5. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Barbieri e C. per fornitura dei meccanismi fissi occorsi per l'armamento dei tronchi Prata-Altavilla-Benevento, della linea Avellino-Benevento;
6. Convenzione col signor Calcagno per mantenere una sua casa costruita a distanza ridotta, linea Genova-Ventimiglia;
7. Convenzione col signor Maronglia per costruzione a distanza ridotta dalla ferrovia Palermo-Porto Empedocle presso la stazione di Santa Flavia, linea Palermo-Porto Empedocle;
8. Progetto per la costruzione di una strada parallela e modificazioni alla Gora dei Molini, lungo il tronco Ghiareto-Formola della linea Parma-Spezia;
9. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Rebecchi per costruzione del tronco Celano-Collarmele. — Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Nervegno per fornitura delle persiane pei fabbricati viaggiatori delle stazioni lungo il tronco Avezzano-Sulmona della linea Roma-Sulmona;
10. Perizia di maggiore spesa pel compimento del tronco Salerno-Fratte, linea Salerno-San Severino;
11. Proposta per la costruzione di un muro di difesa dalle mareggiate fra le stazioni di Siderno e Gerace della linea Taranto-Reggio.

STEFANO MEDIN

Un'infausta e dolorosa notizia ci perviene da Costa di Rovigo: la morte ivi avvenuta la sera del 17 corrente del carissimo nostro amico, dell'egregio gentiluomo veneziano, il conte **Stefano Medin.**

Col conte Stefano Medin scompare una nobile figura di patriota e di integro ed intelligente amministratore.

Nei giorni eroici in cui Venezia tentò liberarsi dal giogo austriaco, rispose al sublime slancio della sua patria, arruolandosi volontario e combattendo da prode le battaglie disperate e gloriose contro l'Austria nel 1848-49.

Dopo aver emigrato qualche tempo, riparò in Torino ove l'illustre Paleocapa, apprezzandone le rare doti della sua mente colta e perspicace, lo ebbe a segretario per molti anni.

Divenuto così profondamente conoscitore della difficile amministrazione ferroviaria, venne nominato Segretario generale del Consiglio d'Amministrazione della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, carica che tenne fino a sette anni fa quando, in seguito alle Convenzioni ferroviarie, quella Società fu messa in liquidazione.

Il lungo tempo della sua carriera gli valse, insieme alla generale estimazione, due onorificenze: la commenda della Corona d'Italia e la croce di Ufficiale dell'Ordine Mauriziano.

Di carattere austero, non piegò mai. Stoico, come tutti gli uomini forti, conservò fino all'ultimo la completa serenità di mente, e volle egli stesso, due giorni prima della catastrofe, dettare a persona di sua famiglia una lettera, nella quale indicava al comm. Borgnini le più minute disposizioni per il trasporto in ferrovia della propria salma da Costa al sepolcreto di famiglia in Strà.

Noi che l'abbiamo avuto per tanti anni, oltrechè prezioso amico e consigliere, solerte ed intelligente compagno di redazione, deplorandone l'amara perdita, inviamo vive condoglianze alla sua egregia famiglia, e facciamo voti che il generale rimpianto lasciato dal conte Stefano Medin, valga a lenire il grave dolore che l'ha colpita.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Belluno-Perarolo. — Il giorno 18 corr. sotto la presidenza del cav. Paladini ebbe luogo una riunione del Consiglio di direzione del Consorzio ferroviario Belluno-Perarolo.

Gl'intervenuti, sentite le comunicazioni del presidente, hanno autorizzata la compilazione di una statistica, allo scopo di avere una esatta conoscenza del lavoro di importazione ed esportazione, onde trarne partito per dimostrare l'utilità della costruzione ferroviaria.

Hanno deliberato inoltre d'inviare a Roma una Commissione per conferire in proposito col Ministro dei Lavori Pubblici.

Ferrovia economica Alcamo-Castellamare del Golfo. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha preso in esame il progetto di massima, presentato dai signori fratelli Borruso, per la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto fra le due città di Alcamo, e di Castellamare del Golfo, in provincia di Trapani e lo ha ritenuto ammissibile, salvo alcune modifiche, opinando in pari tempo che si possa accordare la domandata concessione per la costruzione ed esercizio, senza alcun sussidio da parte dello Stato.

La progettata ferrovia avrebbe la lunghezza di chilometri 10.710 con curve di raggio non inferiore a metri 200 e a pendenza massima del 40 per 0|00. Le stazioni proposte sono tre, Alcamo, Foce e Castellamare, più una fermata alle Scampate. Le opere d'arte consistono in un sottovia per la strada carrettiera di S. Leonardo, una parte in ferro di 25 metri di luce nel fiume S. Bartolomeo, una galleria escavata nel tufo calcareo, due acquedotti lunghi metri 16 ciascuno ed alti 10, piccoli acquedotti della lunghezza complessiva di m. 118.

L'armamento complessivo della costruzione, compreso il materiale mobile, è presunto in L. 1,000,000.

Tramvia Genova-Rivarolo. — Sappiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, pure ammettendo in massima la pubblica utilità della nuova tramvia a trazione meccanica dai pressi di Piazza Principe in Genova a Rivarolo, proposta dalla Società Generale degli omnibus e tramvie genovesi, ha opinato però che prima di promuovere il relativo Reale Decreto si debba riformare e completare il presentato Progetto.

Tramvie a vapore nella provincia di Verona. — La Società Anonima nazionale per tramvie e ferrovie presieduta dal barone Cantoni, ha fatto al Sindaco di Verona la proposta per la costruzione e l'esercizio d'una rete di tramvie a trazione meccanica, atta a collegare questo capoluogo coi principali centri della provincia.

Le linee richieste sono: Verona-Villafranca-Valeggio, Verona-Grezzana-Belloni, Verona-Bussolengo-Garda per un complesso di circa 80 chilometri. Il progetto incontra il favore della pubblica opinione, ed è certo assai lusinghiero perchè, fra altro, tutte le linee sarebbero riunite nel centro della città con una stazione unica nella piazza Cittadella, e quindi riescirebbe di notevole vantaggio al maggior sviluppo degli scambi fra le varie parti di quella provincia.

La Società domanda il concorso degli enti interessati, nella misura della metà circa, della spesa capitale. Questo concorso, in apparenza rilevante, non lo è nel fatto, se si rifletta alle difficoltà non lievi di costruzione e di esercizio ed allo sviluppo rilevantissimo della rete proposta.

Fra le linee, due sono addirittura bellissime, e pel tracciato e pei paesi attraversati, avendo per obbiettivo la Val Pantena ed il Lago di Garda,

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di novembre 1892.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di novembre 1892, confrontato con quello dello stesso mese 1891, fu il seguente:

		1892 Novembre	1891
Passeggieri trasportati .	Num.	102,000	104,289
» introito . .	L.	296,400	343,067.92
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	350	330
» introito . .	L.	28,600	27,515.30
Bestiame trasportato . .	Capi	5,975	9,736
» introito . . .	L.	20,000	28,936.38
Merce trasportata . .	Tonn.	68,900	65,301
» introito . . .	L.	730,000	695,076.48
Introito complessivo . .	»	1,075,000	1,104,596.08
» chilometrico. .	»	4,041.35	4,152.62
Proventi diversi . . .	»	40,000	41,868.09
Introito generale . . .	»	1,115,000	1,146,464.17
Spesa complessiva . .	»	655,000	640,935.86
» chilometrica . .	»	2,462,40	2,409.53
Introito netto	»	460,000	505,528.31

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *I giorni di riposo.* — Le Compagnie delle Strade ferrate svizzere hanno diretta una memoria all'Assemblea federale sull'applicazione della legge del 27 giugno 1890, relativa ai giorni di riposo del loro personale. Le spese occasionate dalle esigenze della legge comportano annualmente una spesa totale di fr. 2,817,340, ossia per la Giura-Sempione fr. 912.000, per la Centrale fr. 400,000, per la Gottardo fr. 208,000, per la Nord-Est fr. 706,000, per l'Unione Svizzera fr. 250,000; il resto per le differenti altre linee secondarie.

Tariffe. — Il Governo svizzero ha deciso di mettersi in relazione cogli specialisti e competenti per studiare la questione della riduzione delle tasse ferroviarie adottate dalla Gottardbahn per le linee di montagna e singolarmente per il Gottardo e pel Monte Ceneri che sono esagerate.

Il risultato di questi studi, ove si concreti in qualche provvedimento, gioverà anche ai traffici coll'Italia.

Ferrovie Spagnuole. — *Ferrovia a cremaliera Monistrol-Monserrat.* — Questa linea, aperta all'esercizio il 6 ottobre scorso, riunisce la città di Monistrol (stazione della linea Barcellona-Saragozza) all'antico e celebre monastero di Monserrat, il quale è visitato annualmente da più di 300 mila pellegrini.

La linea ha costato due milioni e mezzo. Il sistema Abt fu adottato allo scopo di ridurre i raggi delle curve e di sopprimere due *tunnels*. La linea è allo scartamento di un

metro; essa si dirige da Monistrol verso il fiume Llobrejat, che traversa con un ponte metallico di 107 metri di lunghezza. Questo primo tronco è lungo tre chilometri.

Il secondo tronco comincia al di là del ponte e si sviluppa per 4850 metri con delle pendenze del 10 e 15 0|0, per superare la differenza di livello di 570 metri che esiste tra il fiume ed il monastero.

Non vi sono che due piccoli *tunnels*, dei quali il più lungo è di 204 metri.

I treni sono composti di una locomotiva *tender* di 17 tonnellate e di una o due vetture.

Ferrovie Danesi. — *La rete dello Stato.* — La rete dello Stato comprende ora tutte le principali linee danesi. Il riscatto delle linee dell'isola di Seeland è stato ordinato con la legge del 24 giugno 1880.

Al 1° settembre 1867, data del riscatto delle linee del Jutland, che erano state costrutte dallo Stato, ma che erano esercitate da una Società privata, la rete dello Stato comprendeva 40 *miil* (1) danesi di ferrovie; al 1° settembre 1892, venticinque anni dopo, l'Amministrazione delle strade ferrate esercita 210 *miil* di linee. Il capitale impiegato per la costruzione di queste ferrovie, durante questi 25 anni, ascese da 25.5 a 170 milioni di corone (2), mentre che i prodotti ascesero da un milione di corone a più di 16 milioni, e le spese da 828,000 corone a 13,500,000.

Il prodotto netto è stato variabilissimo. — Nell'esercizio 1867-68, era di 6,000 corone per *miil;* è la cifra minima. Il massimo fu raggiunto nel 1880-81 con 26,000 corone per *miil*, e nell'ultimo esercizio il prodotto netto è stato di 14,000 corone.

Il prodotto medio per viaggiatore variò in modo insignificante.

L'esercizio 1867-68 diede 652,000 corone per 660,000 viaggiatori, e l'ultimo esercizio 8 milioni di corone per 8 3|4 milioni di viaggiatori; ma il prodotto per *miil* passò da corone 16,000, nel 1867-68, a 39,500 corone nell'ultimo esercizio.

Le merci nel 1867 davano un traffico di 76,000 tonnell. metriche; oggi invece questo traffico è di 1,587,000 tonn.; nel medesimo tempo i prodotti relativi sono variati da corone 280,000 a 5,900,000 corone, ed il prodotto per *miil* da 7,000 a 29,000 corone.

Il materiale rotabile della rete dello Stato si compone oggi di 263 locomotive, 775 vetture viaggiatori, 4240 carri merci e 62 vetture postali.

Il personale si compone di 6571 agenti.

Ferrovie Egiziane. — *Nuovo tronco.* — Un nuovo tronco della strada ferrata da Assiout a Souhay, a 300 miglia al disopra di Cairo, è stato inaugurato giovedì scorso. Col mese di gennaio, la linea verrà prolungata fino a Girgeh, a 20 miglia più al sud.

Notizie Diverse

Il progetto per appalti di lavori pubblici alle Cooperative. — Il progetto riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e di lavoro, stabilisce che possano stipularsi a licitazione o a trattative private, i contratti di appalto di lavori e di forniture con Associazioni cooperative di produzione e di lavoro legalmente costituite fra operai, purchè la spesa totale non superi le L. 200,000.

Con questo nuovo progetto, derimendosi ogni dubbio circa l'applicabilità delle facilitazioni in parola a tutti gli enti suddetti, apresi all'attività delle Consociazioni operaie di lavoro un vasto campo che loro era stato nella pratica finora quasi completamente precluso.

Con questo Disegno di legge, come afferma il Ministro nella sua Relazione, non si mira a radicali riforme, nè ad innovazioni nelle leggi esistenti: si allargano le facilitazioni fatte alle Cooperative colla legge del 1889, sia elevando alquanto l'importanza delle opere alle quali possono concorrere, sia estendendo il campo aperto alla loro attività, si raffermano i benefizi concessi dalla legge e si eliminano gli ostacoli al loro completo conseguimento.

La concessione della navigazione sul lago di Garda alla Ditta Mangili. — Il giorno 17 corrente venne firmata fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro e la Ditta Mangili di Milano, e presentata alla Camera la concessione del servizio di navigazione sul lago di Garda.

L'Impresa ha assunto anche l'obbligo di costruire una tramvia, ovvero una ferrovia economica che congiunga lo scalo portuale di Desenzano colla stazione della ferrovia. L'effetto di questa Convenzione sarà di ottenere alcuni miglioramenti nel servizio e sopratutto una notevole economia.

Mentre lo Stato perde ora, con l'esercizio fatto dalla Società Adriatica circa L. 165,000 all'anno, esso pagherà alla nuova Impresa una sovvenzione che cominciando da 118,000 lire nel primo anno, va decrescendo in guisa che dopo un ventennio non pagherà più nulla. Il contratto ha la durata di 25 anni.

Importazioni ed esportazioni italiane. — È stato pubblicato lo specchio ufficiale del commercio d'importazione e di esportazione dal 1° gennaio 1892 al 30 novembre.

La esportazione del vino e delle bevande fu per lire 36,184,857 superiore a quella del 1891. La esportazione della seta fu di 27,258,262 a quella del 1891.

Fu pure in aumento la esportazione dei prodotti chimici per L. 2,975,113. — Colori e concia per L. 2,040,277 — Canapa, lino e juta per L. 2,952,314 — Cotone per lire 2,548,250 — Minerali e metalli per L. 8,077,243 — Pietre, terre e cristalli per L. 2,332,378.

L'esportazione dei vini italiani in Austria fu superiore di ettolitri 400,000 che nel 1891; in Francia fu superiore di 287,037 ettolitri, in Germania superiore di 100,000 ettolitri, in Svizzera superiore di 160,000 ettolitri, nell'America centrale superiore di ettolitri 150,000.

In complesso, nei primi 11 mesi dell'anno corrente, si esportarono 2,043,096 ettolitri di vini italiani contro ettolitri 1,017,709 esportati nel 1891.

Il totale delle esportazioni, negli scorsi undici mesi, fu di L. 868,572,082, con un aumento di L. 83,651,326 sul corrispondente periodo del 1891.

Il totale importazioni fu di L. 1,069,734 con un aumento di L. 45,547,006. Furono in aumento le importazioni delle sete per L. 28,528,002, e dei cereali per L. 37,804,247.

L'aumento dell'importazione della seta in Italia si verificò specialmente dalla Francia, dalla Germania, dalla Svizzera. Vi fu anche un'importazione di bozzoli dalla Turchia.

Traffico del Canale di Suez. — Nel mese di novembre transitarono nel canale di Suez 238 navi, che diedero un prodotto di franchi 5,230,000 contro 293 navi, e fr. 6,190,000 di prodotto nel corrispondente novembre 1891.

Il commercio della Spagna. — Il valore del commercio della Spagna con l'estero, nei primi dieci mesi del 1892, si è ragguagliato ad una somma di *pesetas* 1,236,811,419, restando inferiore di 89 1|2 milioni in confronto al periodo corrispondente del 1891.

A questa diminuzione hanno concorso così le importazioni come le esportazioni, nella misura seguente:

		Differ. sul 1891
Importazioni . .	p. 640,917,941	— 29,787,658
Esportazioni . .	» 596,893,478	— 59,801,911

La diminuzione delle importazioni si ripartisce su quasi tutte le merci entrate in Spagna, e quella delle esportazioni riguarda specialmente i vini comuni e da taglio.

(1) Il *miil* danese equivale a m. 7,532.40.
(2) La corona equivale a L.1.33.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 198,875 * per lavori occorrenti all'ampliamento e la sistemazione delle Officine di Napoli;

L. 50,000 per il prolungamento a valle della scogliera a difesa dalle corrosioni del fiume Bradano, al chilometro 39,800 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Ginosa e di Metaponto;

L. 49,200 per l'allargamento del sottovia di Cedrate presso Gallarate.

L. 7900, oltre a L. 7217,23 per materiale metallico d'armamento, per l'ampliamento dello scalo merci della stazione di Abbiategrasso, nella linea da Mortara a Milano;

L. 6000 per il rialzo di m. 1.02 della travata sul Rio Foresto al chilometro 45.275.85 della linea Bussoleno-Susa, e per la modificazione delle livellette vicine, in conseguenza del rialzo medesimo;

L. 1447 per provvedere alla costruzione di marciapiedi laterali al ponte sul Rio Tagliata, lungo la ferrovia da Moretta a Saluzzo.

Rete Adriatica. — L. 20,000 per provvedere all'isolamento del binario d'accesso alle Officine del materiale mobile di Napoli, attraverso al quartiere detto dell'Arenaccia;

L. 18,263.75, oltre a L. 3550.20 pel materiale metallico di armamento, per l'impianto del terzo binario e per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Motta (Montecorvino), lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto;

L. 10,700 per impedire gli allagamenti nella stazione di Narni, della linea Orte-Foligno-Falconara, durante le piene del torrente Toiano;

L. 1785 per la ricostruzione del vòlto nel ponticello della luce di m. 5 al chilometro 91.190 della linea da Milano a Venezia;

L. 1400 per munire di apparecchi elettrici speciali i vari segnali manovrati dalla stazione di Lucca.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (31 dicembre). — Appalto * per la provvista dei ferri minuti necessari a tronchi della linea Noto-Licata.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Zuretti Carlo di Bra l'appalto dei lavori di costruzione della galleria artificiale in prosecuzione della galleria Rollando fra Santuario e Sella, col ribasso del 17.25 per 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Maestrelli Gesualdo di Empoli l'appalto dei lavori di costruzione di forni per le case cantoniere sprovviste sulla linea Cecina-Pisa, col ribasso del 47.75 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 23 corrente*). — Con la Ditta Solbiati e Torno di Castano Primo per appalto lavori di ripristino dell'argine sinistro a monte del ponte sul Ticino presso Boffalora;

Con la Ditta Marco Visconti per appalto costruzione del primo tronco della linea Varese-Porto Ceresio;

Con la Ditta Felice Pellini di Calitri per costruzione di alcuni lavori sulla tratta Conza-Ruvo Rapone;

Con la Società Anonima dello stabilimento metallurgico di Piombino per fornitura di N. 42,750 piastre intermedie ordinarie per l'armamento;

Con la Ditta Perenno Giacomo di Trofarello per costruzione e consolidamento dei manufatti alle progressive 2535.80, 4348.35 e 4738.90 della linea Trofarello-Cuneo, rovinati in seguito alla inondazione del marzo 1892;

Con la Ditta Enrico Benech di Luserna San Giovanni per fornitura di metri cubi 285 circa di legname rovere in pezzi squadrati;

Con la Società Anonima dello stabilimento metallurgico di Piombino per fornitura di numero 6100 stecche in acciaio per l'armamento del primo tipo F. C., del peso totale approssimativo di kg. 49,500;

Con la Società Anonima delle Ferrovie Secondarie Romane per fornitura di metri cubi 3000 di pietrisco di selce occorrente per la massicciata fra i chm. 28.670 e 34.000 della linea Roma-Napoli.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Napoli (28 dicembre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di restauro definitivo dell'edificio dove ha sede il R. Istituto G. B. della Porta a Tarsia. Importo L. 66,075.89. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6025.58. Fatali a stabilirsi.

Municipio di Genova (3 gennaio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di pavimentazioni diverse nel centro. Importo lire 89,975. Cauzione L. 9000.

Municipio di Montargentario — Grosseto — (5 gennaio, ore 12 merid., fatali) — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio scolastico di Porto Santo Stefano. Importo ridotto L. 71,972.67 (V. n. 50).

Prefettura di Ferrara (8 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione d'una scogliera con nucleo di materiali artefatti di campagna, a presidio della scarpa interna dell'argine destro del Po di Goro in località Froldo Saccoccia, in Comune di Mesola. Importo L. 75,395. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (9 gennaio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** fuso: chilogrammi 630 filo per utensili (diamante) a L. 4; chilog. 300 lamiera per utensili a L. 1.80; chilog. 860 verghe tondo a L. 1.20; chilog. 420 verghe rettangolare a L. 1.20; chilog. 500 sagomato per utensili a L. 2; chilog. 950 in blocchi a L. 2. Cauz. L. 750. Consegna giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Dicembre 17	Dic. 24
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 660.50	659.50
»	»	Mediterranee	» 543.50	541
»	»	Sicule	» 626	626
»	»	Sarde (preferenza)	» 280	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 320	345
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 553.50	554
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 283	283
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	314.50
»	»	» 2ª emiss.	» 296	300.50
»	»	Centrale Toscana	» 519	519
Obbligazioni	Ferrovie	Mediterranee 4 0[0	» 450.50	450
»	»	Meridionali	» 303.50	304
»	»	Sarde, serie *A*	» 304	304
»	»	» serie *B*	» 306	306
»	»	» 1879	» 302.50	302.50
»	»	Pontebba	» 463.50	—
»	»	Nord-Milano	» 264.50	264.50
»	»	Meridionali Austriache	» 333.50	333.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Pagamento delle Cedole: XLVI in L. 15 in oro; XLV in L. 12.50 in oro; rimborso dei Buoni estratti in L. 500 in oro e delle Azioni (V. *Avvisi Società Ferroviarie* e pagine *Annunzi*).

Rete Sicula. — Pagamento dal 28 dicembre corrente della Cedola n. 13 in L. 20 per azione (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

Pagamento dal 1° gennaio delle Cedole: n. 4 delle Obbligazioni (emissione 1891) in L. 10 in oro; n. 2 delle Obbligazioni (emissione 1892) in L. 10 in oro.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 2 gennaio sarà pagata la Cedola n. 32 delle Azioni in L. 7.80 e le Cedole di godimento in L. 2.80. Saranno pure rimborsate le azioni di preferenza estratte il 17 corrente (V. *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 20 dicembre, n. 296).

— Pagamento della Cedola n. 40 delle Obbligazioni Serie *B* in in L. 6.29 nette.

Ferrovia Marmifera privata di Carrara. — Dal 2 gennaio sarà pagata la Cedola n. 12 in L. 6.25 e saranno rimborsate le Obbligazioni sorteggiate il 20 ottobre p. p.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova. — Distinta delle 50 Obbligazioni state estratte e rimborsabili alla pari a partire dal 1893.

Venticinque titoli da una Obbligazione:

2302 1380 3142 3678 5681 349 3321 335 3516
3059 4156 1870 2900 6242 7285 7995 7402 5846
4108 5471 1494 3869 7264 239 6752.

Cinque titoli da cinque Obbligazioni:

1385 221 1005 1338 1379.

Da pari data sarà pagata la Cedola n. 13 di tutte le Obbligazioni.

Ferrovie Nord-Milano. — Pagamento dal 1° gennaio delle Cedole scadute nel 2° semestre, e cioè L. 7.50 per le Obbligazioni della 1ª Serie e L. 11.25 per quelle della 2ª e 3ª Serie.

Rimborso delle Obbligazioni estratte: L. 250 1ª Serie e L. 500 2ª Serie.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, **il pagamento della Cedola XLVI di L. 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 30 dicembre andante, nonchè il **rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel XLV sorteggio** avvenuto il 1° ottobre decorso.

Firenze Cassa Centrale della Società.
Bologna Cassa della Società.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano id. id.
Torino id. id.
Roma id. id.
Genova Cassa Generale.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra id. id.

Firenze, 16 dicembre 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Si notifica ai signori Azionisti che **a** partire dal 1° gennaio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) XLV di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante.

Firenze Cassa Centrale della Società.
Bologna Cassa della Società.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Napoli Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano id. id.
Torino id. id.
Roma id. id.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Genova Cassa Generale.
Venezia Alessandro Levi e C.
Parigi Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
» Banca di Sconto di Parigi.
» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Berlino Meyer Cohn.
» Deutsche Bank.
» Robert, Warschauer e C.
Londra Baring, Brothers e C. Limited.
(al cambio che verrà ulteriormente indicato)
Francoforte s/M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.

Parimenti il 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso questa Direzione Generale, le Azioni estratte al sorteggio avvenuto il 15 corrente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 16 dicembre 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma
Capitale L. 20,000,000, intieramente versato

Pagamento della Cedola N. 13 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 28 corrente mese le sottoindicate Casse pagheranno contro consegna della Cedola n. 13 la somma di L. 20 per Azione, di cui L. 7.50 a saldo degli utili del 7° esercizio sociale 1891-92, in conformità della deliberazione presa dall'Assemblea generale degli Azionisti del 28 novembre p. p., e L. 12.50 per acconto sugli utili dell'esercizio in corso a norma della deliberazione consigliare dello stesso giorno.

Roma, 15 dicembre 1892.

LA DIREZIONE GENERALE.

Palermo, presso la Cassa Centrale della Società.
Firenze, presso la Banca Nazionale e la Cassa della Società delle Strade Ferrate Meridionali.
Genova e *Milano*, presso la Banca Nazionale e la Banca Generale.
Messina, presso la Banca Nazionale, la Cassa di Risparmio Principe Amedeo e la Banca di Messina.
Napoli, presso la Banca Nazionale e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.
Torino, presso la Banca Nazionale e i sigg. Fratelli Marsaglia e C.
Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Roma, Venezia, Vercelli, Verona, presso la Banca Nazionale.
Trieste, presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito.
Francoforte s/M., presso i sigg. D'Erlanger e Figli.
Basilea, presso la Basler Handelsbank;
Londra, presso i sigg. P. P. Rodocanacchi e C.
Parigi presso il Crédit Lyonnais.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETA VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Dicembre* 1892

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,640.15	10,121.30	1.007.10	621.45	2,041.85	2,461.15	4,604.00	3,865.40	2,789.40	4,715.25	2,945.65	960.45
Bagagli e Cani	69.40	180.20	18.65	5.20	37.15	3.15	48.80	78.40	47.10	27.40	21.60	5.10
Merci a G. V. e P. V. Accel.	712.25	3,140.25	109.45	163.15	619.20	79.80	133.90	391,45	382.45	461.45	427.90	51.90
Merci a P. V.	3,781.90	3,836.35	412.25	1,491.65	1,051.10	39.40	1,095.70	2,314.80	2,145.10	1,915,65	1,918.45	218.65
Totali	8,203.70	17,278.10	1,547.45	2,281.45	3,749.30	2,583,50	5,882.40	6.650.05	5,364.05	7,119.75	5,313.60	1,236.10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 84ª Decade — dal 1° al 10 Dicembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	812.855 53	41.677 21	329.711 36	1.424.281 65	8.624 35	2.617.150 10	4.226 00
1891	1.029.284 40	38.399 60	336.719 47	1.402.904 12	19.372 85	2.826.680 44	4.204 00
Differenze nel 1892	— 216.428 87	+ 3.277 61	— 7.008 11	+ 21.377 53	— 10.748 50	— 209.530 34	+ 22 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	34.290.573 37	1.601.494.11	11.825.574 47	45.673.016 36	484.031 18	93.874.689 49	4.226 00
1891	35.614.851 23	1.612.767 48	12.827.491 53	45.090.556 02	470.956 00	95.616.622 26	4.204 00
Differenze nel 1892	— 1.324.277 86	— 11.273 37	— 1.001.917 06	+ 672.460. 34	+ 13.075 18	— 1.741.932 77	+ 22 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1892	57.941 47	1.191 79	19.971 30	94.867 36	1.498 80	175.470 72	1.163 78
1891	59.407 60	1.132 40	18.339 35	90.821 52	1.407 50	171.108 37	1.017 51
Differenze nel 1892	— 1.466 13	+ 59 39	+ 1.631 95	+ 4.045 84	+ 91 30	+ 4.362 35	+ 146 27
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1892	2.161.665 71	53.305 89	685.051 16	3.276.975 59	94.243 67	6.271.242 02	1.055 97
1891	2.197.864 41	53.667 74	668.735 90	3.344.515 19	70.273 35	6.335.056 59	1.003 64
Differenze nel 1892	— 36 198 70	— 361 85	+ 16.315 26	— 67.539 60	+ 23.970 32	— 63.814 57	+ 52 33

PRODOTTO PER CHILOMETRO

PRODOTTO	RETI RIUNITE		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
della decade	518 13	574 12	— 55 99
riassuntivo	18.959 96	19.577 33	— 617 37

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade			Prodotti dal 1° gennaio		
	1892	1891	*Differenze* nel 1892	1892	1891	*Differenze* nel 1892
Viaggiatori	2.676 30	2.890 25	— 213 95	150.721 90	148.865 32	+ 1.856 58
Merci	852 05	1.245 15	— 393 10	30.550 45	28.722 15	+ 1.828 30
Prodotti indiretti	» »	» »	» »	10.110 95	10.063 19	+ 47 76
Totali	3.528 35	4.135 40	— 607 05	191.383 30	187.650 66	+ 3.732 64

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

16ª Decade — Dal 1° al 10 Dicembre 1892

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.	Confronto col prodotto totale dell' Esercizio 1890-91
				PRODOTTI DELLA DECADE					
1892	99,526 00	2,531 00	6,839 00	120,368 00	397 00	229,661 00	609 00	377 00	1892 . . . L. 229,661 00
1891	99,482 00	2,567 00	10,397 00	123,496 00	1,103 00	237,045 00	609 00	388 00	1890 . . . » 203,336 00
Differenza nel 1892	+ 44 00	— 36 00	— 3.558 00	— 3,128 00	— 706 00	— 7,384 00	»	— 11 00	*Differ.* in { + 26,325 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1892						
1892	1,657,827 00	36,052 00	190,019 00	1,902,712 00	13,372 00	3,799,982 00	609 00	6,239 00	1892. . . L.3,799,982 00
1891	1,656,857 00	33,932 00	193,581 00	1,871,177 00	16,406 00	3,771,953 00	609 00	6,193 00	1890. . . » 3,634,852 00
Differenza nel 1892	+ 970 00	+ 2,120 00	— 3,562 00	+ 31,535 00	— 3,034 00	+ 28,029 00	»	+ 46 00	*Differ.* in { + 165,130 00
			RETE COMPLEMENTARE						
			PRODOTTI DELLA DECADE						
1892	28,419 00	190 00	1,630 00	16,555 00	140 00	46,934 00	300 00	156 00	1892 . . . L. 46,934 00
1891	16,333 00	142 00	1,054 00	8,784 00	59 00	26,372 00	178 00	148 00	1890 . . . » 21,147 00
Differenza nel 1892	+ 12,086 00	+ 48 00	+ 576 00	+ 7,771 00	+ 81 00	+ 20,562 00	+ 122 00	+ 8 00	*Differ.* in { + 25,787 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1892						
1892	388,456 00	3,260 00	25,369 00	134,084 00	1,128 00	552,297 00	245 00	2,254 00	1892 . . . L. 552,297 00
1891	275,637 00	2,374 00	17,603 00	87,657 00	2,474 00	385,745 00	159 00	2,426 00	1890 . . . » 317,012 00
Differenza nel 1892	+ 112,819 00	+ 886 00	+ 7,766 00	+ 46,427 00	— 1,346 00	+ 166,552 00	+ 86 00	— 172 00	*Differ.* in { + 235,285 00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI OTTOBRE 1892.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44
Grande Velocità.	15,591.05	40,523.20	22,147.20	32,075.30	3,706.85	5,408.40	1,102.15	9,609.30
Piccola Velocità.	427.90	11,330.01	14,415.40	30,816.40	476.35	135 —	236.55	1.342.64
Totali	16,018.95	51,853.21	36,562.60	62,891.70	4,183.20	5,543.40	1,338.70	10,951.94

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	Londra (3) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Parigi (4) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	163 85	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
	via Boulogne	158 50	110 30								
Milano	via Calais	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
	via Boulogne	173 85	122 90								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
	via Boulogne										
Genova	via Calais	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	179 15	124 75								
Via Genova											
Livorno	via Calais	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	202 05	140 80								
Firenze	via Calais	214 30	149 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	209 45	146 —								
Roma	via Calais	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	241 15	168 15								
Napoli	via Calais	276 85	193 —	205 60	142 —	6 mesi (**)	472 50	347 95	—	—	—
	via Boulogne	272 —	189 75								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	216 75									
Roma	via Calais	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	256 —	178 55								
Napoli	via Calais	291 80	203 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	286 95	200 25								
Brindisi	Via Napoli via Calais	322 85	225 20	251 60	174 20	6 mesi (*)	537 25	393 30	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	318 —	221 95								
	Via Bolog. via Calais	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	294 80	205 70								
Messina	Via Napoli via Calais	366 25	256 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	361 45	253 50								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti superiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cinta, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1a, 2a classe (*)		Club-Train 1. cl.	1.2. cl.	1. 2. cl.
Londres Ch.-Gross Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria —	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim,		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres —	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
(ora di Greenwich) Arr.	11 30 a.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime	*Déjeun.*						
(ora francese) Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 48 a.
Boulogne-Gare Arr.	12 59 p.	2 20 p.	—		—	1 58 a.	6 40 a.
Boulogne-Gare Par.	12 51 p.	2 23 p.	—		—	1 50 a.	6 45 a.
Amiens Arr.	2 38 p.	3 59 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
Amiens Par.	2 48 p.	4 04 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 26 p.	5 47 p.	7 — pomer.		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
		Pranso	*Pranso*				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	—		7 25 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	—		8 07 pomer.		—	7 15 a.	1 13 p.
			1.2. cl. (A)	1.2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	—		9 — p.	9 10 p.	—	9 — a.	1 45 p.
Dijon Arr.	—		2 02 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	6 43 p.
Genève —	—		—	8 56 a.	—	11 47 p.	—
Evian —	—		—	11 07 a.	—	—	—
Aix-les-Bains —	—		6 37 a.	7 58 a.	—	10 41 p.	11 55 p.
Chambéry —	—		6 59 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 19 a.
Modane —			9 42 a.	1 38 p.	—	—	3 05 a.
Torino —	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara —	—	—	4 28 p.	9 41 p.	—	—	10 30 p.
Milano Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 30 a.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo —	—	—	11 13 p.	8 37 a.	—	—	4 18 p.
Pisa —	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 27 p.
Firenze —	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno —	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma —	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 15 p.
Napoli —	—	—	1 26 p.	6 34 p.	—	—	7 — a.
Brindisi —	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna —	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona —	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi —	—	—	—	10 — p.	—	—	6 15 p.
Firenze —	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma —	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli Arr.	—	—	—	6 34 p.	—	—	1 26 p.

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori per Aix-les-Bains, Chambéry, Modane e l'Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p. o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	1.2. cl.	Club-Train	1.2. cl.	
Napoli Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma —	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze —	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi —	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona —	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria —	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
		(B)					
Brindisi Par.	—	2 — a.		—	—	6 40 a.	
Napoli —	8 30 a.	2 45 p.		—	—	10 35 p.	
Roma —	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno —	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze —	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa —	11 05 p.	—	4 54 a.	—	—	2 32 p.	
San-Remo —	7 16 p.	—	3 50 a.	—	—	12 12 p.	
Genova —	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano Par.	3 — a.	10 30 a.	—	—	—	7 55 p.	
Novara —	4 45 a.	11 30 a.	—	—	—	8 55 p.	
Torino Arr.	8 15 a.	1 30 p.	—	—	—	10 47 p.	
Torino Par.	8 35 a.	2 12 p.	—	—	—	11 15 p.	
Modane —	12 20 p.	5 30 p.	—	—	—	2 20 a.	
Chambéry —	3 42 p.	8 16 p.	—	—	—	5 02 a.	
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.	—	—	—	5 26 a.	
Evian —	1 10 p.	5 55 p.	—	—	—	—	
Genève —	3 05 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
						1.2. cl.	1.2. cl.
Dijon —	11 17 p.	1 43 a.	—	—	—	11 36 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 54 a.	6 45 a.	—	—	—	5 34 p.	5 54 p.
	1. 2. cl.		1. cl.				
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	6 59 antim.		9 12 a.	—	Club-Train	6 44 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	7 40 antim.		9 55 a.	—	1a cl.	7 25 p.	
				(**)		*Pranzo*	
			1. 2. cl.	1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	8 — antim.		10 20 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens Arr.	9 45 a. *Déjeu.*		12 06 p.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
Amiens Par.	9 50 antim.		12 26 p.				
Boulogne-Gare Arr.	11 35 antim.		2 07 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
Boulogne-Gare Par.	11 27 antim.		2 09 p.	—	—	12 31 a.	
(ora francese) Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Maritime				3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
(ora di Greenwich) Par.	12 45 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres —	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 30 pomer.		5 50 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — VIAGGIATORI. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2 antim. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

(**) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a cl. che per Calais e l'Inghilterra.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1a classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.40 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 8.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.24 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima. Firenze. - Capitale sociale 260 milioni interamente versati

Servizio dei Titoli — **Esercizio della Rete Adriatica**

Estrazione delle Azioni dell'anno 1892

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1892, rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1893, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.
Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti Sociali.

TITOLI da **1**		**TITOLI** da **5**			• **TITOLI** da **10**		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
2051	2060	1669	18341	18345	825	68241	68250
5031	5040	1670	18346	18350	1561	75601	75610
9651	9660	2109	20541	20545	1699	76981	76990
361861	361870	2110	20546	20550	2485	84841	84850
		2409	22041	22045	3687	96861	96870
		2410	22046	22050	6063	120621	120630
		3171	25851	25855	6250	122491	122500
		3172	25856	25860	6498	124971	124980
		4017	30081	30085	7201	132001	132010
		4018	30086	30090	7291	132901	132910
		4351	31751	31755	7386	133851	133860
		4352	31756	31760	10622	166211	166220
		6091	40451	40455	10735	167341	167350
		6092	40456	40460	12882	188811	188820
		8559	52791	52795	13282	192811	192820
		8560	52796	52800	13731	197301	197310
		8857	54281	54285	16189	291881	291890
		8858	54286	54290	16873	298721	298730
		9461	57301	57305	17408	304071	304080
		9462	57306	57310	18510	315091	315100
		15765	273821	273825	18953	319571	319580
		15766	273826	273830	19616	326151	326160
		17073	280361	280365	20021	330201	330210
		17074	280366	280370	20697	336961	336970
		17543	282711	282715	20894	338931	338940
		17544	282716	282720	21264	342631	342640
		21603	388011	388015	21283	342821	342830
		21604	388016	388020	22539	355381	355390
		22273	391361	391365	23450	404491	404500
		22274	391366	391370	23683	406821	406830
		23945	399721	399725	24585	415841	415850
		23946	399726	399730	24592	415911	415920
		24185	425921	425925	24857	418561	418570
		24186	425926	425930	25698	449471	449480
		24963	429811	429815	26154	454031	454040
		24964	429816	429820	27665	469141	469150
		25443	432211	432215	28703	479521	479530
		25444	432216	432220			
		26425	437121	437125			
		26426	437126	437130			
		27365	441821	441825			
		27366	441826	441830			

Firenze, 15 dicembre 1892. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXV. Sabato, 31 Dicembre 1892. NUM. 53.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA DEL SEMPIONE

al Collegio degli Ingegneri di Milano

Nell'adunanza ordinaria dei Soci, tenutasi il 19 corrente sotto la presidenza del senatore Vigoni, l'ing. comm. Giuseppe Lampugnani tenne una Conferenza sulla questione del valico del Sempione, questione che — quantunque da tanti anni dibattuta — è sempre all'ordine del giorno ed attende una più o meno prossima soluzione.

Giorni sono recaronsi a Milano il signor Masson, banchiere di Losanna e il signor ingegnere Chappuis, i quali si presentarono alle Autorità cittadine mostrando loro un progetto completo, con relativo piano finanziario, del valico del Sempione con una ferrovia a cremaliera. Intorno al progetto stesso vennero espressi vari pareri e, siccome il Collegio degli ingegneri ebbe altra volta ad occuparsi della strada del Sempione, nominando all'uopo una Commissione, la quale però non compì mai il proprio lavoro, così parve opportuno all'ingegnere Lampugnani di ravvivare la cosa, esponendo il nuovo progetto, e onde farne comprendere le origini e le ragioni stimò necessario di fare una breve istoria delle fasi attraverso le quali passò il progetto di congiungere le ferrovie svizzere del Rodano con le italiane del Toce.

Ecco, in succinto, quanto venne esposto al Collegio.

Fino dal 1873 la Compagnia del Sempione, che aveva ottenuta la concessione della linea del Rodano spingendosi a Brigue, aveva sentito l'opportunità d'unirsi alle ferrovie italiane, e perciò chiese ufficialmente al Governo Italiano se avrebbe:

1) costruita la linea d'accesso al gran tunnel;

2) accordata la concessione, alla Società del Sempione, della tratta della galleria cadente sul territorio italiano;

3) se avesse ammessa una interessenza della Società Svizzera negli utili delle linee italiane di raccordo.

Il Governo italiano rispose che le prime due domande avrebbero potuto venire prese in benevola considerazione, ma recisamente si dichiarò contrario alla terza, non volendo ammettere, e giustamente, ingerenza alcuna di stranieri nell'esercizio delle strade nazionali.

Allora la Società del Sempione modificò la propria proposta, chiedendo non più una interessenza, ma una tariffa speciale per il traffico passante pel Sempione.

Al che nel 1877 il Governo, senza impegnarsi, rispose che avrebbe benevolmente esaminata la domanda, e nella compilazione del progetto di legge delle ferrovie complementari comprese la linea della Valle del Toce; tale linea venne infatti votata con la legge del 1879 sotto la denominazione: *Linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola.*

Si era allora nel periodo in cui il Governo francese, auspice Gambetta, pareva essere assai propenso pel valico del Sempione.

Ma — morto Gambetta — la lotta fra il Monte Bianco e il Sempione riprese vigore. Nella seduta della Camera francese dell'8 marzo 1881, avendo 9 deputati chiesto che si votasse un sussidio di 50 milioni pel Gottardo, altri 25 deputati chiesero il rinvio della proposta e la nomina di una Commissione che studiasse l'argomento.

La proposta di sussidio venne respinta e la Commissione nominata in quell'epoca presentò poco dopo la propria Relazione concludendo (*6 favorevoli — 3 contrari — 2 astenuti*) perchè il Governo facesse fare degli studi di confronto fra il Monte Bianco e il Sempione, non nascondendo la propria predilezione per il primo valico.

Dopo un tale giudizio, non era più il caso di occuparsi del concorso del Governo francese e perciò gli svizzeri, interessati nella grande impresa, continuarono i loro studi presentando nel 1886 un progetto (Meyer) con un *tunnel* di base, lungo m. 16,070 con lo sbocco nord alla quota 820, e quello sud a 830 metri, sboccante a m. 600 dal confine italiano presso il villaggio di S. Marco.

Nel preventivo del progetto si contemplava pel grande *tunnel* la spesa di:

L. 52,948,960 per un solo binario;
L. 62,319,600 per due binari.

La Convenzione era stata stipulata fra varie banche svizzere in unione di alcune banche francesi e belghe e del Credito Mobiliare Italiano.

Per l'esecuzione del progetto si prevedeva occorrere un capitale di L. 96,000,000 da costituirsi per:

L. 30,000,000 in sovvenzioni a fondo perduto;
L. 30,000,000 in obbligazioni;
L. 36,000,000 in azioni.

Le sovvenzioni dovevano essere date metà dalla Svizzera, metà dall'Italia.

In Svizzera subito si raccolsero L. 12,500,000, così ripartiti:

Cantone Friburgo	L. 2,000,000
» Vaud	» 4,000,000
» Vallese	» 1,000,000
Comune di Losanna	» 1,000,000
Governo Federale	» 4,500,000

in obbedienza alla legge 22 agosto 1870 che stabilisce doversi accordare, a qualunque altro valico alpino, la stessa sovvenzione accordata al Gottardo.

Si chiese allora all'Italia se avrebbe concorso per i rimanenti 15 milioni, e se avrebbe costruite le linee di accesso.

Nella Camera dei Deputati, discutendosi il bilancio dei Lavori Pubblici, la questione venne sollevata e il Governo rispose di non essere impegnato in nessuna guisa per qualsiasi soluzione, e deliberò di farsi rappresentare dagli on. Cadolini e Carpi alla Conferenza di Losanna, indetta per studiare il progetto Meyer.

L'on. Cadolini non si recò a Losanna, andò invece l'ing. Carpi, il quale lungamente discusse alcuni particolari del progetto, e di importante unicamente dichiarò di non poter ammettere la discussione di alcun progetto che avesse lo sbocco del gran tunnel sul territorio svizzero.

Intanto i Comuni di Genova, Novara e Milano si radunavano e votavano concorsi pel progetto sempre condizionati all'essere lo sbocco del gran tunnel sul territorio italiano, condizione voluta (e giustamente) dal Governo italiano.

I concorsi votati furono:

Comune di Milano	L. 1,500,000
Provincia di Milano	» 500,000
Comune di Genova	» 1,500,000
Provincia di Genova	» 500,000
Totale . . .	L. 4,000,000

il voto di Milano era poi subordinato alla costruzione anche della linea Arona-Ornavasso.

Frattanto una nuova Conferenza si teneva in Isvizzera, alla quale pel Governo italiano intervennero i signori comm. Bompiani, Passerini e Ottolenghi, col mandato di dichiarare che il Governo italiano non avrebbe mai ammessa una soluzione che non avesse lo sbocco del tunnel sul nostro territorio, e quindi doversi scartare il progetto del 1886 e soltanto potersi prendere in considerazione il progetto del 1882 con un tunnel di 19,639 metri, pel quale occorreva una spesa di quasi 110 milioni.

Dopo la Conferenza del 1887 le Società Svizzere seguirono il loro lavoro e anzi si ebbe la fusione delle Compagnie occidentali, la *Suisse Occidentale et du Simplon* e la *Jura-Berna-Lucerna*, le quali costituirono la Jura-Simplon con una rete di circa 1100 km., un terzo di tutta la rete Svizzera.

Le mutate condizioni non fecero però fare alcun passo alla questione in Italia, dove per la esecuzione del progetto del 1882 sarebbe stato necessario spendere 49 milioni così ripartiti:

Domodossola-tunnel	L. 15,000,000
Arona-Gravellona	» 7,000,000
Santhià-Sesto Calende	» 16,000,000
Concorsi	» 15,000,000
	53,000,000
dedotti	» 4,000,000
di concorsi restano	L. 49,000,000

Vista la impossibilità di avere una soluzione immediata del valico del Sempione i signori Masson e Chappuis pensarono di abbandonare l'idea di un tunnel di base e di presentare un progetto di passaggio delle Alpi con una linea superiore a cremaliera.

Ecco per sommi capi il progetto in questione:

La nuova linea si staccherebbe da Gamsen presso Brigue alla quota 666; raggiungerebbe Bérisal, entrerebbe in galleria alla quota 1500, attraverserebbe le Alpi con una galleria di 8500 metri, sboccando alla quota 1450 per discendere a Domodossola alla quota 277, con un percorso di 53 km. e 700, dei quali 19,150 ad aderenza e 34,550 a cremaliera con la pendenza massima del 60 per mille.

Il preventivo ascenderebbe a L. 40 milioni; le spese di esercizio sarebbero valutate al 50 0[0 dei prodotti, i quali verrebbero calcolati in L. 2,200,000, supponendo un movimento di 100,000 viaggiatori e 100,000 tonnellate di merci.

Il prodotto di ogni viaggiatore in media viene valutato L. 12, quello di ogni tonnellata di merci L. 10.

La velocità dei treni sarebbe di 12 a 15 km. al massimo all'ora, per cui al minimo la linea verrebbe percorsa *in* circa 4 ore.

Il progetto va esaminato sotto l'aspetto tecnico, dell'esercizio, commerciale e di opportunità.

Sotto l'aspetto tecnico il progetto è possibilissimo e ben studiato, ed a questo riguardo merita lode l'autore che seppe superare le non piccole difficoltà incontrate nel passaggio della catena alpina.

Sotto l'aspetto dell'esercizio può essere molto criticato, perchè se vi sono ferrovie che vanno anche ad altezze maggiori (quali, ad esempio, quella da Valparaiso all'Atlantico che tocca la quota 2266, quella delle Ande che raggiunge la quota 4434), desse non sono però linee internazionali a grande traffico, non percorrono regioni alpine, e non hanno linee concorrenti più basse, più comode e più sicure che saranno certamente preferite dal viaggiatore. Per cui è a prevedersi che sulla linea progettata per molti mesi il reddito sarà scarso essendo facile al Cenisio e al Gottardo attrarre a loro il movimento specialmente dei viaggiatori di lusso, non lasciando al Sempione che il solo traffico locale.

Quanto al lato commerciale se si fanno dei calcoli sulla spesa da Domo a Gamsen quale è stata calcolata e che ha servito di base nello stabilire il piano finanziario del progetto, si vede che nessun vantaggio finanziario si avrebbe da Milano andando a Parigi e a Ginevra per la via del Sempione con le tariffe ora esistenti, senza tener conto che le linee del Cenisio e del Gottardo abbasserebbero le tariffe, rendendo così più vantaggiose le loro linee. E se le linee rivali riuscissero ad avere un vantaggio finanziario, sarebbero, per il grande traffico, sempre le prescelte anche per il tempo, perchè il minor percorso che presenterebbe la linea superiore del Sempione, sarebbe distrutto dal dover passare i 54 chilom. con velocità ridotta.

Nessun vantaggio quindi nè finanziario, nè di tempo; e maggior comodità da parte dei due valichi concorrenti.

Non avendosi grandi vantaggi, la linea non pare conveniente, anche perchè la sua adozione potrebbe influire sulla soluzione definitiva, ritardandola; e così mentre che ora una necessità assoluta del Sempione non si sente, quando questa necessità si farà sentire, avremo una soluzione incompleta che ci inceppeià quella definitiva.

Ecco perchè al progetto non può essere dato alcun concorso finanziario.

Solo si potrebbe prendere in considerazione quando venisse studiato e fatto come venne studiato e fatto il sistema Fell sul Cenisio; cioè da distruggersi all'atto del compimento del tunnel di base considerandolo non come un sostituto della grande linea, ma come un sostituto della grande strada napoleonica ora percorsa in diligenza.

Ammesso che debbano passare ancora varii anni, 30 o più anche se si vuole, avanti che il grande tunnel sia in esercizio, per questo tempo potrebbe funzionare il sistema Abt, ma allora bisognerebbe che la nuova impresa sapesse o si accontentasse d'avere una vita così breve, e che ammettesse ne'suoi calcoli anche l'ammortamento del proprio capitale in tale lasso di tempo.

Le conclusioni vennero benevolmente accolte dal Collegio, il quale su proposta del Presidente senatore Vigoni, deliberò di nominare una Commissione per studiare e riferire.

***

Sappiamo che il signor Masson ha ora di nuovo modificato il suo progetto portando la grande galleria alla quota 1300 e che ha chiesto di essere sentito dalla Commissione che sarà nominata dal Collegio.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1891 e confronto con il 1890

(Continuazione — Vedi N. 52).

III. Transito. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1891 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

Valore.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di mare nel 1891 a *valore*	L. it.	13,529,829
» » 1890 »	»	13,354,762
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	555,060

Peso.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di mare nel 1890 a *peso*	Tonn.	17,698
» » 1891 »	»	9,659
Differenza in *meno* »	Tonn.	8,039

Le merci che traversarono direttamente o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi* durante l'anno 1891 uscite per via di terra furono le seguenti:

Valore.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di terra nel 1891 a *valore*	L. it.	28,898,907
» » 1890 »	»	28,040,663
Differenza in *più* nel 1891	L. it.	858,244

Peso.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di terra nel 1891 a *peso*	Tonn.	137,122
» » 1890 »	»	118,333
Differenza in *più*	Tonn.	18,789

IV. Valore del commercio speciale nel 1891, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	6,728,807	13,461,631
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	44,856,101	1,953,808
3. Prodotti chimici, generi medic., resine, profum.	»	22,458,972	4,060,750
4. Colori e generi per tinta e concia	»	5,970,111	303,118
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone	»	4,292,716	2,719,134
6. Cotone	»	74,816,648	9,467,829
7. Lana, crine e peli	»	13,334,640	2,823,295
8. Seta	»	6,355,523	19,875,089
9. Legno e paglia	»	3,007,449	1,639,337
10. Carta e libri	»	508,667	2,957,533
11. Pelli	»	15,789,808	4,223,726
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	20,945,819	4,125,623
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli	»	42,145,873	1,784,182
14. Cereali, farine, paste e prod. vegetali non compresi in altre categorie	»	73,882,871	10,157,338
15. Animali, prod. e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	22,676,689	6,732,367
16. Oggetti diversi	»	1,686,499	1,917,420
Totale generale del valore del commercio speciale	»	359,457,193	88,202,180

V. Peso del commercio speciale nel 1891, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilog.
1. Spiriti, bevande ed olii	26,167,058	23,938,227
2. Generi coloniali, droghe e tabacco	70,685,571	2,437,849
3. Prodotti chimici, generi medicinali, ecc.	43,197,245	3,972,603
4. Colori e generi per tinta e concia	13,336,198	900,789
5. Canapa, lino e juta	9,750,684	2,220,091
6. Cotone	70,650,689	6,431,959
7. Lana, crine e peli	3,940,875	338,300
8. Seta	604,896	502,519
9. Legno e paglia	28,386,203	1,608,459
10. Carta e libri	944,925	2,301,886
11. Pelli	9,591,061	1,376,235
12. Minerali, metalli e loro lavori	80,387,713	16,434,126
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,466,961,139	13,162,326
14. Cereali e prod. vegetali	304,089,153	40,575,814
15. Animali e spoglie d'anim.	36,436,859	3,198,440
16. Oggetti diversi	220,378	393,212
Totale Chilog.	2,165,350,647	119,792,835

VI. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1891 e 1890.*

Categorie delle merci		Anno 1891	Anno 1890
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	3,288,061	3,612,517
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	2,709,501	2,499,051
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	452,830	382,876
4. Colori e generi per tinta e concia	»	626,617	441,615
5. Canapa, lino e juta	»	63,789	47,297
6. Cotone	»	2,812,574	2,391,596
7. Lana, crine e peli	»	199,519	104,558
8. Seta	»	876,442	311,699
9. Legno e paglia	»	112,038	56,711
10. Carta e libri	»	249,417	278,677
11. Pelli e loro lavori	»	1,056,643	810,815
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	275,390	232,682
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	18,002	17,700
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali	»	349,842	1,646,472
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali	»	420,082	499,183
16. Oggetti diversi	»	21,082	21,313
Totale generale	L. it.	13,529,829	13,354,762
Differenza in *più* nel 1890	L. it.	175,067	

VII. Valore delle merci giunte in transito ed uscite per via di mare *negli anni dal 1871 al 1891* (Dogana di Genova).

Anno			Anno		
1891	L. it.	13,529,829	1880	L. it.	18,464,805
1890	»	13,354,762	1879	»	23,184,908
1889	»	12,799,702	1878	»	18,583,863
1888	»	13,521,608	1877	»	12,145,164
1887	»	18,343,561	1876	»	11,926,469
1886	»	13,756,424	1875	»	12,610,228
1885	»	15,770,326	1874	»	18,220,110
1884	»	16,267,886	1873	»	22,323,178
1883	»	13,425,515	1872	»	23,298,026
1882	»	12,995,881	1871	»	41,021,112
1881	»	13,429,843			

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1891-1890.*

Categorie delle merci		Anno 1891	Anno 1890
1. Spiriti, bevande ed olii	Chil.	4,523,162	4,638,240
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	1,397,697	3,179,450
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	390,020	269,255
4. Colori e generi per tinta e concia	»	63,659	60,357
5. Canapa, lino e juta . .	»	61,362	42,215
6. Cotone	»	632,126	597,179
7. Lana, crine e peli . .	»	47,608	11,855
8. Seta	»	20.222	4,866
9. Legno e paglia . . .	»	120,528	63,890
10. Carta e libri	»	265,601	289,855
11. Pelli e loro lavori . .	»	259,250	271,856
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	257,649	156,218
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	78,840	48,322
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,165,158	7,631,052
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	372,949	430,387
16. Oggetti diversi . . .	»	2,664	2,374
Totale generale	Chil.	9,658,495	17,697,371
Differenza in *meno* nel 1891	Chil.	8,038,876	

IX. Peso delle merci uscite dal porto franco nel 1891-1890, *divisè per categoria.* — Circa le speciali merci appartenenti alle singole categorie, ci rapportiamo ai precedenti prospetti.

	MERCI sdoganate (1)		MERCI riesportate (2)		MERCI sped. con bolla cauz. (3)	
Categ.	nel 1891 Chilogr.	nel 1890 Chilogr.	nel 1891 Chilogr.	nel 1890 Chilogr.	nel 1891 Chilogr.	nel 1890 Chilogr.
1.	568,080	492.805	2,783.389	2,738,608	—	2,358
2.	60,908.255	9,185,960	1,902,868	1,936,059	824.035	807,419
3.	460,538	324,088	129,131	120,913	—	3,503
4.	45,293	58,614	4,645	1,832	—	271
5.	125,581	178,510	—	—	—	—
6.	51,464	94.760	—	—	—	—
7.	53,465	63,951	2,062	—	—	—
8.	75	641	—	—	—	—
9.	957,189	705,526	14,000	7,832	—	—
10.	15.079	—	—	—	—	—
11.	1,767,343	1,887,803	458,305	673,970	—	228
12.	2,328,574	1,650,416	163,778	105.731	668	15,659
13.	46,049	29.546	69,010	17,000	—	—
14.	1,569.254	7,280,395	152,804	180,840	—	—
15.	122,766	145,987	—	—	—	4,283
16.	—	6,769	—	685	—	—
Totale	69,018,905	22,105,771	5,679,992	5,783,470	824,703	833,721

X. Quadro dei diritti d'importazione *incassati dalla dogana di Genova nell'anno 1891, e confronto col 1890.*

Categorie delile merci		Anno 1891	Anno 1890
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	7,783,073	7,160,552
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	51,816,710	49,943,205
3. Prodotti chimici, generi medic., resine, profum.	»	446,894	452,205
4. Colori e generi per tinta e concia	»	139,912	164,190
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	85,722	144,758
6. Cotone	»	1,302,388	1,429,332
7. Lana, crine e peli . .	»	732,031	719,058
8. Seta	»	89,049	133,595
9. Legno e paglia . . .	»	80,895	76,731
10. Carta e libri	»	62,003	57,281
11. Pelli	»	105,145	108,511
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	3,111,413	4,270,700
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . .	»	144,685	174,046
14. Cereali, farine, paste e prod. vegetali non compresi in altre categorie	»	12,992,336	14,987,334
15. Animali, prod. e spoglie d'animali non compresi in altre categorie . .	»	854,442	1,021,591
16. Oggetti diversi . . .	»	91,660	111,986
Totale	L. it.	79,858,388	80,964,705
Differenza in *meno* nel 1891	L. it.	1,106,317	

(1) Queste merci sono comprese già nel Commercio speciale d'Importazione.
(2) » » nel Transito per via di Mare.
(3) » » nel Transito per via di Terra.

XI. Quadro dei diritti incassati dalla dogana di Genova *durante l'anno 1891 e confronto col 1890.*

		Anno 1891	Anno 1890
Dazio d'importazione . .	L. it.	79,858,388	80,964,705
Esportazione	»	54,382	65,987
Magazzinaggi	»	3,417	32,072
Lamine e pallottole . . .	»	3,227	47,095
Bolli a colaggio	»	9,454	85,575
Diritti per la legge sul bollo	»	205,118	162,493
Sopratassa di fabbricaz. sulla birra e sulle acque gaz.	»	15,480	36,575
Id. id. sugli alcool . . .	»	252,968	48,133
Id. sulla preparazione della cicoria	»	4,088	1,437
Id. sull'olio di cotone . .	»	71,184	124,657
Diritti maritt. d'ogni specie	»	169,678	1,989,651
Proventi diversi	»	2,071,104	518,016
Totale	L. it.	82,718,488	84,076,396
Differenza in *meno* nel 1891	L. it.	1,357,908	

XII. Quadro dei diritti incassati dalla dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1891 e confronto con quelli delle altre dogane dello Stato.*

		Dogana di Genova		Altre dogane dello Stato
Anno 1891 . .	L. it.	82,718,488	L. it.	173,592,494
» 1890 . .	»	84,076,396	»	172,234,586
» 1889 . .	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888 . .	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887 . .	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886 . .	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885 . .	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884 . .	»	63,898,424	»	114,900,425
» 1883 . .	»	60,677,984	»	118,595,456
» 1882 . .	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881 . .	»	51,456,345	»	105,363,331
» 1880 . .	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879 . .	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878 . .	»	29,651,370	»	75,738,549
» 1877 . .	»	27,602,561	»	73,026,751
» 1876 . .	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875 . .	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874 . .	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873 . .	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872 . .	»	22,312,887	»	63,283,957
» 1871 . .	»	18,734,046	»	60,344,404
» 1870 . .	»	19,220,499	»	54,001,768

Da questi dati emerge chiaro che mentre la dogana di Genova introitò nel 1891 L. it. 82,718,488, le rimanenti dogane dello Stato prese insieme introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 173,592,494, poco più del doppio della dogana di Genova.

XIII. Merci sbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1891-90.*

Anno 1891.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	213,078	Tonn.	216,498
»	Francese	»	—	»	810
»	Austriaca	»	—	»	—
»	Ellenica	»	2,606	»	1,780
»	Inglese	»	589	»	15,343
»	Germanica	»	—	»	—
»	Americana	»	—	»	2,686
»	diverse	»	820	»	2,041
	Totale	Tonn.	217,093	Tonn.	229,158

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	135,485	Tonn.	229,624
»	Francese	»	562	»	49,661
»	Austriaca	»	4,363	»	12,105
»	Ellenica	»	17,550	»	40,032
»	Inglese	»	6,571	»	1,564,201
»	Germanica	»	3,847	»	60,531
»	Americana	»	4,519	»	—
»	diverse	»	6,821	»	135,592
	Totale	Tonn.	179,818	Tonn.	2,091,796

Anno 1890.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	236,452	Tonn.	372,493
»	Francese	»	—	»	—
»	Austriaca	»	128	»	1,752
»	Ellenica	»	118	»	3,200
»	Inglese	»	3,850	»	35,968
»	Germanica	»	—	»	750
»	Americana	»	—	»	—
»	diverse	»	—	»	9,018
	Totale	Tonn.	240,548	Tonn.	423,181

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	135,638	Tonn.	224,557
»	Francese	»	994	»	51,818
»	Austriaca	»	7,632	»	3,950
»	Ellenica	»	24,066	»	28,182
»	Inglese	»	6,032	»	1,568,185
»	Germanica	»	6,836	»	72,371
»	Americana	»	1,350	»	—
»	diverse	»	7,179	»	110,522
	Totale	Tonn.	189,727	Tonn.	2,059,585

XIV. Merci imbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1891-90.*

Anno 1891.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	55,211	Tonn.	281,874
»	Francese	»	—	»	248
»	Austriaca	»	262	»	900
»	Ellenica	»	202	»	750
»	Inglese	»	1,625	»	129,399
»	Germanica	»	310	»	15,792
»	Americana	»	—	»	—
»	diverse	»	—	»	24,521
	Totale	Tonn.	57,610	Tonn.	453,484

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	48,644	Tonn.	165,159
»	Francese	»	—	»	76,793
»	Austriaca	»	—	»	3,206
»	Ellenica	»	296	»	483
»	Inglese	»	207	»	83,315
»	Germanica	»	60,531	»	150,566
»	Americana	»	1,900	»	—
»	diverse	»	135,592	»	48,706
	Totale	Tonn.	247,170	Tonn.	528,228

Anno 1890.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	77,113	Tonn.	265,148
»	Francese	»	—	»	—
»	Austriaca	»	393	»	—
»	Ellenica	»	1,238	»	1,365
»	Inglese	»	40	»	156,381
»	Germanica	»	—	»	16,634
»	Americana	»	3	»	—
»	diverse	»	774	»	43,695
	Totale	Tonn.	79,561	Tonn.	483,233

Con navigazione internazionale.

Bandiera					
Bandiera	Italiana	Tonn.	49,084	Tonn.	180,638
»	Francese	»	2,908	»	98,355
»	Austriaca	»	2,033	»	—
»	Ellenica	»	574	»	910
»	Inglese	»	1,633	»	73,643
»	Germanica	»	5,500	»	149,654
»	Americana	»	—	»	—
»	diverse	»	288	»	129,327
	Totale	Tonn.	62,021	Tonn.	632,527

XV. Riepilogo delle merci sbarcate.

Anno 1891.

	Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore	
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	217,093	Tonn.	229,158
Navigaz. internazionale	»	179,818	»	2,091,746
Totale	Tonn.	396,911	Tonn.	2,320,904

Anno 1890.

Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	240,548	Tonn.	423,181
Navigaz. internazionale	»	189,727	»	2,059,585
Totale	Tonn.	430,275	Tonn.	2,482,766

XVI. Riepilogo delle merci imbarcate.

Anno 1891.

	Sopra bastimenti a vela		Sopra bastimenti a vapore	
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	57,610	Tonn.	453,484
Navigaz. internazionale	»	247,170	»	528,228
Totale	Tonn.	304,780	Tonn.	981,712

Anno 1890

Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	79,561	Tonn.	483,233
Navigaz. internazionale	»	62,021	»	632,527
Totale	Tonn.	141,582	Tonn.	1,115,760

XVII. Riepilogo generale.

Anno 1891.

		Merci
In *arrivo* a vela	Tonn.	396,911
» a vapore	»	2,320,904
Totale	Tonn.	2,717,815
In *partenza* a vela	Tonn.	304,780
» a vapore . . .	»	981,712
Totale	Tonn.	1,286,492

Anno 1890.

		Merci
In *arrivo* a vela	Tonn.	430,275
» a vapore	»	2,482,766
Totale	Tonn.	2,913,041
In *partenza* a vela	Tonn.	141,582
» a vapore . . .	»	1,115,760
Totale	Tonn.	1,257,342

XVIII. Prospetto delle merci a P. V. arrivate e partite durante l'anno 1891, *conteggiate in quintali.*

Stazioni	Arrivo	Partenza	Totale
Genova (P. B.)	1,146,315	410,952	1,557,267
Genova (P. C.)	29,992	3,102,242	3,132,234
S. Limbania (Cal.)	1,771,720	5,884,487	7,656,207
Genova (P. Principe)	815,198	172,800	987,998
S. Benigno	498,760	11,529,753	12,028,513
Sampierdarena	1,228,921	1,154,513	2,383,434
Sampierdarena (ferm.)	2,196,911	1,434,081	3,630,992
Totali	7,687,817	23,688,828	31,376,645

XIX. Riassunto annuale delle merci a P. V. arrivate e partite durante il settennio 1885-91, *conteggiate in quintali.*

Anni	Arrivo	Partenza	Totale
1891	7,687,817	23,688,828	31,376,645
1890	7,460,571	25,102,057	32,562,628
1889	6,788,205	23,384,981	30,173,186
1888	6,336,899	21,668,302	28,005,201
1887	6,901,499	20,932,727	27,834,226
1886	5,869,344	19,591,654	25,460,998
1885	6,077,537	19,316,633	25,394,170

***

PARTE SECONDA — COMPARTIMENTO MARITTIMO.

La seconda parte di questo *Resoconto statistico*, come al solito, tratta di argomento esclusivamente marittimo, per cui non crediamo dover diffonderci in merito, e rimandiamo i lettori alla parte della *Relazione* che precede il Resoconto, sotto il titolo « Navigazione ». L'accurata relazione riassume sufficientemente la seconda parte del diligentissimo lavoro della Camera di Commercio ed Arti di Genova.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Linea Lucca-Aulla.
(Progetto per la costruzione del tronco Ponte di Campia-Castelnuovo di Garfagnana).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Lucca ad Aulla ha presentato all'approvazione governativa il progetto per la costruzione del quarto tronco della ferrovia medesima, compreso fra Ponte di Campia e Castelnuovo di Garfagnana, della lunghezza di m. 8412.27.

L'ammontare complessivo dei lavori, escluse le spese generali, è preventivato di L. 4,640,000, delle quali L. 4,070,000 per lavori e provviste comprese in appalto e L. 570,000 per lavori e provviste non comprese in appalto.

><

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale.
(Domanda di autorizzazione per effettuare treni di gravità).

Sappiamo che l'Amministrazione della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, ha domandato alla superiorità di essere autorizzata ad effettuare dei treni marcianti per forza di gravità sul tratto di linea da Sassuolo a Modena, nel quale potrebbero essere convenientemente utilizzati sia per il trasporto dei materiali occorrenti alla manutenzione della linea, che di carri merci destinati a stazioni intermedie o provenienti dalle medesime. L'autorizzazione della attuazione di siffatti treni dovrebbe essere subordinata all'osservanza di apposite norme e prescrizioni, conformi a quelle già in vigore per le ferrovie Nord-Milano, state approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Il giorno 7 del corrente mese si è proceduto ad esperimenti per riconoscere se l'effettuazione di tali treni fosse conciliabile colla sicurezza e la regolarità dell'esercizio; ed i risultati ottenuti furono assai soddisfacenti, giacchè si prestano all'uopo le condizioni altimetriche del preindicato tronco di ferrovia.

Si ritiene pertanto che la predetta Amministrazione sarà fra breve autorizzata ad effettuare in via di esperimento treni di gravità sul tronco Sassuolo-Modena.

><

Lavori di ampliamento della stazione di Chiasso.

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto riguardante la esecuzione di nuovi lavori di ampliamento della stazione internazionale di Chiasso, necessari per soddisfare alle esigenze del commercio e del servizio doganale.

Per la compilazione del progetto del quale trattasi, sono stati presi accordi fra i rappresentanti: della Compagnia del Gottardo; del R. Ispettorato di Circolo ferroviario di Milano; della locale Amministrazione doganale e delle Società delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Il progetto stesso comprende:

1. L'ampliamento del piazzale della stazione;
2. L'impianto di due nuovi binari, allacciati mediante scambi a quelli esistenti, tanto alla loro estremità verso l'Italia che all'altra estremità verso la Svizzera, con diramazione di altri binari tronchi e con prolungamento di due traversate ortogonali con piattaforme;
3. Costruzione di un nuovo magazzino doganale italiano, per la piccola velocità, completamente chiuso per la lunghezza di m. 80 ed aperto sui fianchi per la rimanente parte di m. 36;
4. Costruzione di un nuovo piano caricatore scoperto per lo sdoganamento delle merci ingombranti, della lunghezza utile di m. 40;
5. Riduzione a locali d'ufficio dello spazio coperto esistente fra il magazzino doganale italiano per la piccola velocità, e quello per la grande velocità;
6. Impianto: di tre nuove piattaforme girevoli, del diametro di m. 6; di due nuove bilancie a ponte; di una gru da 10 tonnellate sul piano caricatore scoperto e di una gru, della portata di 6 tonnellate sul piano caricatore coperto; provvista di n. 4 bilancie a bilico della portata di chilogr. 1500 da collocarsi sul piano caricatore;
7. Demolizione di due scambi e collocamento in opera di 10 scambi, ecc., ecc.

La spesa complessivamente preventivata per la esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a lire 350,000.

><

Ferrovia Circumetnea.
(Domanda di proroga per il compimento).

Ci informano da Catania che il Direttore della Società Sicula di lavori pubblici, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere una proroga di 15 mesi al termine stabilito per il compimento della ferrovia predetta.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(Percorrenza del materiale rotabile durante il 1° trimestre dell'esercizio 1892-93).

Diamo nel seguente prospetto l'indicazione della percorrenza media delle locomotive, delle carrozze e dei carri,

in servizio sulle ferrovie della rete Adriatica durante il primo trimestre dell'esercizio 1892-93.

	Quantità del materiale in servizio	Chilometri percorsi	Percorrenza media di un rotabile nel trimestre
Locomotive . .	1094	6,589,335	6,023
Carrozze . . .	3024	27,590,939	9,124
Bagagliai . . .	645	6,239,651	9,674
Carri	19,494	67,790,554	3,478

><

R. Ispettorato delle Strade ferrate.
(Esame di concorso per 10 posti di Ispettore-allievo).

Sappiamo che la Commissione governativa incaricata di procedere all'esame dei concorrenti a 10 posti d'Ispettore-allievo nel personale tecnico del R. Ispettorato delle Strade ferrate, ha stabilito che gli esami scritti abbiano principio il giorno 7 del prossimo gennaio e siano proseguiti nei giorni 9 e 10 successivi. Gli esami orali avranno luogo nei giorni seguenti alle prove scritte e dopo che la Commissione avrà dato voto su queste ultime. Hanno presentato domanda per l'ammissione all'esame n. 126 concorrenti. Proceduto alla verifica dei documenti presentati dai candidati, la Commissione esaminatrice ha ammesso all'esame n. 120 di questi e ne ha scartati 6.

Il giorno 5 di gennaio p. v. presso il R. Ispettore superiore sanitario per le Strade ferrate, cav. Cipriano Martini, saranno sottoposti a visita medica n. 21 dei concorrenti, i quali non hanno prodotto il certificato di sana e robusta costituzione nelle forme desiderate dalla Commissione. La Commissione esaminatrice, come è noto, è composta dei signori:

1. Comm. ing. V. Ottolenghi, R. Ispettore superiore delle Strade ferrate, *Presidente;*
2. Comm. Favero, prof. di Strade ferrate nella R. Università di Roma, *Membro;*
3. Comm. Corradini, prof. di meccanica applicata nella Università stessa, id.;
4. Comm. ing. Felice Fossati, R. Ispettore superiore delle Strade ferrate, id.;
5. Cav. ing. V. Niccolari, R. Ispettore superiore reggente delle Strade ferrate, id;
6. Cav. ing. Sugliano, R. Ispettore delle Strade ferrate, *Segretario.*

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Modificazioni di orario).

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, in seguito ad istanze degli interessati, ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazione dell'orario dei treni sulla linea Reggio-Nicotera, avente per iscopo di prolungare fino a Nicotera i treni 943 e 944, limitando a Gioia Tauro quelli di cui ai n. 941 e 946. Per tal modo si avrebbe una coppia di treni percorrenti la linea Reggio-Nicotera in corrispondenza immediata a Reggio coi treni n. 81 e n. 84.

><

Ferrovie della Sicilia.
(Contratti).

L'Amministrazione delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto alla definitiva approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti contratti da essa stipulati colle Ditte di cui infra:

1. Contratto colla Ditta Giovanni Ansaldo e Comp. di Sampierdarena, per la fornitura di n. 7 locomotive; 2. contratto colla Ditta Francesco Manganaro di Messina, per la fornitura di n. 6 carri-cisterna; 3. contratto colla Ditta Miani-Silvestri e Comp. di Milano, per la fornitura di n. 60 carri chiusi per merci e bestiame.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, si possa approvare un progetto sottoposto alla approvazione governativa dalla Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, relativo alla esecuzione di opere di difesa a monte della ferrovia, dal chilom. 316 al chilom. 317 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Sant'Andrea e di San Sostene.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano essere approvati tre progetti compilati dalla Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo riguardanti l'esecuzione di alcune opere di completamento della ferrovia da Gallarate a Laveno. La spesa preventivata all'uopo è la seguente:

1. Sistemazione della trincea di Crenna .	L.	23,500
2. Lavori per provvedere d'acqua potabile i caselli n. 39, 43 e 46	»	3,000
3. Sistemazione della trincea di Monteggia	»	50,000
Totale . .	L.	76,500

Alla esecuzione delle opere, la Società esercente ha proposto di provvedere mediante licitazione privata fra Ditte benevise all'Amministrazione.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni si possa approvare un progetto dell'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per la sistemazione delle scarpate a valle della trincea al chilom. 139.550 della linea Roma-Orte-Foligno-Falconara.

><

Tariffe ferroviarie italiane.
(Per i trasporti di legname).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per la parte che lo riguarda, ha consentito che la Ditta De Juliani Cesare di Venezia, possa fruire dei prezzi proposti dalla Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, per i suoi trasporti di legname provenienti dall'Alto Cadore, cioè: per tonnellata-chilometro: 1. lire 0.0459 per le spedizioni da Sedico-Bribano a Venezia; 2. L. 0.051 per le spedizioni da Feltre a Venezia; 3. L. 0.0459 per le spedizioni da Belluno e Sedico-Bribano a Mantova, Rovigo, Adria, Ferrara, Ravenna, Cesenatico, Pesaro, Rimini, Bologna ed oltre verso Rimini; 4. L. 0.0459 per le spedizioni da Belluno e Sedico-Bribano ad Ancona; 5. L. 0.0306 per le spedizioni pel successivo percorso da Ancona fino a 700 chilom.; 6. lire 0.0255 pel percorso oltre 700 chilometri. La concessione è vincolata ad un traffico minimo di 3000 tonnellate di merce da spedirsi nel periodo convenzionale che ha avuto principio col 1° novembre p. p. e terminerà col 31 dicembre del 1892.

(Per il trasporto di acido solforico e cloridrico).

È stata autorizzata la proroga per un altro anno, a principiare dal 22 novembre p. p. ed alle condizioni dello scaduto esercizio, della concessione di cui fruiva la Ditta Candiani per il trasporto di acido solforico e cloridrico in partenza dalla stazione di Milano.

(Tariffa per lo scalo marittimo di Cagliari).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, la tariffa proposta dalla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde per lo scalo marittimo di Cagliari, la quale consiste nell'applicazione dei seguenti prezzi:

a) L. 1 a carro per le merci inoltrate sul binario principale;

b) L. 1.20 a carro per le merci inoltrate sui binari secondari;

c) L. 0.10 per le spedizioni senza vincolo di peso.

(Per il trasporto di silicato di soda).

È stata accordata la proroga per un altro anno, a principiare dal 1° gennaio p. v., della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Candiani per il trasporto di silicato di soda in partenza dalla stazione di Bovisa (Milano) e con destinazione a Genova-Piazza Brignole ed a Rivarolo Ligure, mantenendo le condizioni della concessione dello scadente esercizio, aggiungendo però la stazione di Genova-Santa Limbania a quelle destinatarie, ed aumentando il traffico minimo annuale da 240 a 300 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Collaudo dei lavori eseguiti dalla Società Veneta per l'impianto di una condotta d'acqua alla stazione di S. Piero a Sieve della linea Faenza-Firenze;
2. Proposta per opere di difesa contro le valanghe fra i chilometri 66.032 e 66.207 della linea Udine-Pontebba;
3. Proposta per la costruzione di un argine contenitore a sponda sinistra del fosso Mustacchio lungo la linea Giulianova-Teramo;
4. Progetto per il prolungamento della ferrovia Palermo-Corleone sino al confine della Provincia (1), e domanda di concessione;
5. Domanda della Società per aumento di velocità sulle tramvie a vapore Torino-Vinovo, Torino-Orbassano-Giaveno ed Orbassano-Cumiana.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 24 dicembre (n. 300). — **Regio Decreto 27 novembre 1892**, col quale si ordina l'esecuzione delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, lungo l'abitato di Sesto Calende, secondo il progetto 16 maggio 1888, degli ingegneri Agudio e Didione, la cui planimetria fu vidimata dal R. Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Comune di Sesto Calende sopperisce alla spesa dell'opera col mutuo di L. 2,000,000, già regolarmente contratto colla Cassa Depositi e Prestiti, e pel rimanente della spesa con lo iscrivere nella parte passiva del proprio bilancio cinque annue rate uguali.

Id., id. 29 dicembre (n. 304). — **Regio Decreto del 26 dicembre 1892**, col quale si revoca la concessione della miniera di ferro denominata Brunone, posta nel territorio dei Comuni di Fiumenero e Faedo, provincia di Bergamo, accordata, con R. Decreto del 5 giugno 1885, ai signori Antonio Giudici, Leone, Giovanni ed Antonio Morandi, Angelo Milesi e Palmiro Gelmini.

(1) Vedi *Monitore*, n. 51, pag. 808.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Caianello-Isernia. — *Domanda di proroga per la costruzione del tronco Roccaravindola-Isernia.* — L'impresa Ferruccio Tiezzi, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia compreso fra Roccaravindola ed Isernia ha presentato istanza al R. Ispettorato generale delle strade ferrate onde ottenere una proroga di quattro mesi al tempo fissato dal contratto per l'ultimazione del predetto tronco di linea. A chiedere questa proroga l'Impresa è obbligata dal fatto che dovette eseguire a Campacchione maggiori lavori non previsti nel progetto approvato.

Ferrovia economica Rezzato-Vobarno. La Ditta A. Migliavacca e C., proprietaria della ferriera di Vobarno (in provincia di Brescia), ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica con scartamento normale, destinata a congiungere la stazione di Rezzato con Vobarno. La proposta linea avrebbe la lunghezza di km. 26 e la sua costruzione importerebbe la spesa di L. 1,500,000 non tenuto conto del costo del materiale mobile.

La linea partendo dal Cantiere di Rezzato, appartenente alla Ditta preindicata e che trovasi già raccordato colla ferrovia Brescia-Verona, percorrerebbe un tracciato tutto in sede propria e raggiungerebbe ad ovest la ferriera di Vobarno. La linea stessa dovrebbe costeggiare il Naviglio Grande Bresciano, e si distaccherebbe da esso fra i chilom. 14 e 15, traversando con ponte in ferro il Chiese, toccherebbe al km. 16 l'importante paese di Gavardo, e quindi, passando vicino al Cotonificio del Bostone, toccherebbe il paese di Villanova nel quale esiste il Cotonificio Ottolini. Da ivi proseguirebbe verso Tormini, nel qual sito (al Km. 20) verrebbe stabilita una stazione pel servizio di Salò e della Riviera del lago di Garda. Da Tormini la linea proseguirebbe verso nord toccando il cotonificio del Roà, e traversato il Chiese al km. 23 passerebbe all'Ovest di Pompignino (frazione di Vobarno). Da questo punto seguendo le falde del monte in direzione nord-ovest, e lasciando sulla sua destra il paese di Vobarno, con altro ponte sul Chiese entrerebbe ad ovest nella proprietà della Ferriera ove verrebbe, per ora, stabilita una stazione terminale che farebbe da capo linea.

Tramvia a vapore Chiavari-Cicagna. — Il giorno 27 corr., l'ing. Primo, in qualità di rappresentante la *Compagnie Générale des Chemins de Fer économiques et Tramways de la Ligurie*, costituita in Bruxelles, ha firmato, in concorso col Presidente della Deputazione Provinciale, il contratto di concessione del tram Chiavari-Cicagna.

Nel principio del nuovo anno si darà mano ai lavori, perchè possano essere compiuti nel termine prefisso.

Questa tramvia avvantaggerà non poco la Valle di Fontanabuona ed in parte quella della Sturla e dell'Aveto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Austriache in Tirolo. — Un progetto del quale si discorre da molti anni in Tirolo, che ha anche importanza internazionale, torna ora sul tappeto e sembra ben avviato verso qualche cosa di concreto. È quello della ferrovia da Merano a Landeck, che collegando la linea del Brennero con quella dell'Arlberg, formerebbe una nuova comunicazione della Svizzera coi paesi meridionali dell'Austria e l'Italia. Gli studi pel tracciato furono già compiuti e solo si discute se sia da preferirsi il tipo di grande linea a scartamento normale, o un tipo più economico e più adatto alle esigenze.

Ferrovia del Gottardo. — Secondo l'*Urner Wochenblatt* la sottostruttura del secondo binario è compiuta ormai fino ad Erstfeld ed anche la posa delle rotaie venne

spinta fino alla stazione di Amsteg. La posa sui ponti in ferro invece procede lentamente ed ora ancora restano incompleti parecchi di loro. L'Amministrazione del Gottardo sorveglia la posa su questi punti con grande severità, ed esige la più assoluta precisione e la ben che minima infrazione delle prescrizioni stabilite è trattata severamente.

Quasi ogni settimana si recano tecnici, ed altre persone competenti ad esaminare punto per punto questi ponti ed assicurarsi precisamente del loro stato in tutte le parti.

Ferrovie Argentine. — *Prodotti nel 1891.* — È stato pubblicato il *Rapporto ufficiale delle ferrovie Argentine nel 1891.*

Crediamo utile di riportarne un riassunto confrontando le cifre del 1891 con quelle del 1890.

La Rete Argentina comprende 7310 miglia in esercizio, di cui 1600 miglia sono state costruite nel corso di questo medesimo anno. Il capitale totale ammontò da 68,800,000 lire nel 1890 a L. 76,900,000 nel 1891.

L'anno 1891 è stato cattivo per le ferrovie Argentine.

Malgrado l'aumento considerevole della Rete, il traffico delle merci diminuì relativamente al 1890. Infatti nel 1891 fu di tonnellate 4,690,000 mentre nel 1890 fu di 5,465,000. I viaggiatori trasportati furono 10,820,000 contro 10,067,000 nel 1890.

Lo specchio seguente contiene i prodotti e le spese nel 1891:

	Prodotti piastre m. n.	Spese piastre m. n.	Prodotto netto per mille piastre m. n.
Buenos-Ayres-Rosario.	9,204,000	5,260,000	4,380
Central-Argentino . .	7,050,000	5,808,000	1,730
Great-Southern. . .	17,144,000	8,338,000	9,360
Ovest di Buenos-Ayres.	7,464,000	3,902,000	10,450
Ensenada.	2,216,000	1,311,000	13,600
Pacifico	2,899,000	2,536,000	850
Colonie di Santa Fè .	2,436,000	2,032,000	580
Grand-Ovest-Argentino	2,606,000	2,380,000	700
Nord-Centrale . . .	2,575,000	3,001,000	—
Est-Argentino . . .	119,000	131,000	—
Altre linee	3,722,000	4,561,000	—
Totale	57,435,000	39,260,000	—

Le cifre seguenti riassumono i prodotti e le spese degli esercizi 1891 e 1890:

	1891 piastre m. n.	1890 piastre m. n.
Prodotti. . . .	57,435,000	41,160,000
Spese	39,260,000	27,780,000
Prodotti netti	18,175,000	13,380,000

Ferrovia Transcaspiana. — Una Commissione partita da Pietroburgo per ispezionare la ferrovia transcaspiana è giunta a Samarcanda. Essa ha trovato necessario di sostituire il ponte in legno sull'Amu-Daria con un altro in ferro, trasportando la stazione principale della linea da Usun-Ada a Krassnovodsk.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Prodotti del metropolitano aereo di New-York, esercizio 1891-92.* — Riferiamo i risultati, veramente prodigiosi, dell'esercizio del metropolitano aereo di New-York, durante l'anno fiscale spirato il 30 settembre 1892:

Chilometri esercitati 51.50.

		chilometrici
Prodotti lordi. . . .	54,542,890	1,059,087
Spese d'esercizio . . .	29,824,440	579,115
Prodotti netti. . . .	24,718,450	479,972

Proporzione per cento della spesa al prodotto 54,68.

Distribuiti a 150 milioni di capitale-azioni 14,899,730 lire, pari al 9.93 0|0.

Distribuiti a 150 altri milioni di capitale di una seconda categoria d'azioni, in ragione del 6 0|0, 9 milioni di lire.

Numero dei viaggiatori trasportati:

Linea della seconda *avenue* . . .	34,294,356
» » terza »	79,856,340
» » sesta »	74,092,511
» » nona »	20,027,474
Totale delle linee di Manhattam . .	208,270,681
Tronchi di circonvallazione . . .	6,851,894
Totale generale	215,122,575

cioè 4,177,137 viaggiatori trasportati per chilometro.

La tariffa è assolutamente uniforme a 5 *cents* o 0.25 centesimi, qualunque sia la distanza percorsa con una sola classe di vetture, tutte con corridoio centrale.

Non vi sono abbonamenti.

Moltiplicando per 0.25 il totale, si ha il prodotto dei viaggiatori; la differenza di L. 762,247 circa rappresenta i prodotti diversi, fra i quali la pubblicità nelle stazioni vi figura in una proporzione importante.

Notizie Diverse

Navigazione interna. — Al Ministero dei Lavori Pubblici è stata presentata domanda per la concessione del rimorchio delle barche nei fiumi Po, Adige, Ticino e nel Naviglio Grande di Milano mediante appositi rimorchiatori e *toueurs* a vapore.

I rimorchiatori funzionerebbero nei tronchi navigabili dei fiumi Adige e Ticino; i *toueurs* sarebbero invece destinati al rimorchio nei corsi d'acqua a corrente veloce, come il Naviglio Grande ed il tronco superiore del Ticino.

Coloro che chiedono la concessione, non domandano sovvenzione allo Stato, bastando i sussidî delle provincie interessate.

Per l'Esposizione di Chicago. — Il Comitato ufficiale per la partecipazione dell'Italia all'Esposizione universale di Chicago è stato così costituito:

Commissario generale: un uomo politico, non ancora scelto definitivamente; tre commissari direttori: conte L. di Brazzà, cav. Grant e Vittorio Zeggio; tre commissari ordinari: Guetta, Dal Nero e cav. Silombra; segretario generale, tenente conte Piola-Caselli.

Per la sezione italiana si sono già ottenuti nel recinto dell'Esposizione 7685 metri quadrati, uno spazio ben limitato se si confronta con quello che si fecero dare le altre nazioni. La sola Inghilterra ne ha 42,000; la Germania e la Francia 25,000 per ciascuna; l'Austria 15,000; il Belgio 12,000; la Russia 10,000.

È vero bensì anche che i Governi di queste nazioni hanno votato delle somme per concorrere all'Esposizione; 2,575,000 lire ha votato l'Inghilterra; due milioni e mezzo per ciascheduna, la Germania e la Francia; un milione l'Austria; un milione e 250 mila la Russia; un milione la Spagna, la quale ha uno spazio di soli 5000 metri quadrati; un milione e 250 mila il Giappone, non compresi i trasporti.

Il Governo italiano non si è assunto finora che le spese di trasporto e le sole Camere di Commercio hanno aperto fra loro una sottoscrizione.

Lo spazio per la nostra Sezione è stato ottenuto dal signor Vittorio Zeggio, uno dei commissari, il quale ha già fatto a sue spese un viaggio negli Stati Uniti e sta per ritornarvi.

Poste, Telegrafi e Telefoni nel Belgio. — Da un rapporto distribuito dal Ministero belga delle Ferrovie, Poste e Telegrafi ai membri delle Camere legislative di quello Stato, togliamo alcune notizie statistiche sul movimento postale, telegrafico e telefonico nel 1891.

Le lettere e cartoline scambiate nel 1891 ammontarono al numero di 135,028,796; le carte di visita a 3,781,572 contro 4,383,756 nel 1890, sintomo questo che l'uso di scambiare le carte di visita tende a sparire in questo paese come in molti altri.

I giornali trasportati furono circa nel num. di 96 milioni.

I mandati ed i *buoni di posta* del servizio interno rappresentano un movimento di fondi di 107 milioni.

I telegrammi spediti e ricevuti ascesero a 5,413,916, di cui la metà circa appartiene al servizio internazionale.

La telefonia interurbana è molto sviluppata in Belgio. Infatti le città di Bruxelles, Anversa, Malines, Louvain, Verviers, Liegi, Namur, Charleroi, Mons, Tournai, Bruges, Ostenda e venti altre di minore importanza, sono tutte in comunicazione telefonica.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Lucca-Aulla — L. 4,640,000 * costruzione del 4° tronco della ferrovia compreso fra Ponte di Campio e Castelnuovo di Garfagnana.

Rete Mediterranea. — L. 46,000, per la costruzione di una diga contenitrice a sinistra, a monte della ferrovia, per difendere questa dalle piene del torrente Celadi al km. 149.891, fra le stazioni di Rossano e di Mirto Crosia, della linea Taranto-Reggio;

L. 36,000, per il consolidamento della scarpata a sinistra della trincea, dal km. 298.458 al km. 298.639, fra le stazioni di Montoro e di Solofra, della linea Cancello-Avellino;

L. 27,500, per provvedere all'alzamento di livelletta fra i chilometri 63.630 e 65.330, e per il rivestimento della trincea fra i km. 63.025 e 64.184, della linea Taranto-Brindisi, fra le stazioni di Mesagne e di Brindisi;

L. 3500, per la sistemazione dei dischi di segnalamento a distanza, di alcune stazioni del tronco Arce-Sora, nella ferrovia Avezzano-Roccasecca;

Progetto di variante al progetto per l'impianto della stazione di Porto Ceresio-ferrovia Varese-Porto Ceresio.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Noto (4 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di lastricamento del Corso Vittorio Emanuele Importo L. 54,000. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 9 gennaio, ore 10 ant.

Prefettura di Mantova (5 gennaio, ore 10 ant.. a licitazione privata fra Società cooperative). — Appalto dei lavori di ingrosso e rialzo del tratto d'argine destro di Secchia, da metri 143 superiormente al S. G. 11 fino a m. 172.50 inferiormente al S. G. 19 nel territorio del Comune di Quistello, della estesa di m. 2227.

Municipio di Migliarino — Ferrara — (7 gennaio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato uso residenza municipale in Migliarino. Importo L. 62,191.86. Cauz. provv. L. 3000.

Amministrazione provinciale di Cosenza (11 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per i lavori di costruzione e consolidamento del tratto di strada Cappelli-Cerisano della n. 113, tronco Cosenza-Cerisano. Importo ridotto L. 39,200 (V. n. 50).

Prefettura di Livorno (12 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la sistemazione del tronco della strada provinciale di serie n. 155, dall'abitato di Procchio alla casa diruta dello Schioppo (m. 5193.18). Importo L. 78,215 05. Cauz. provvisoria L. 4000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Gioia dal Colle (16 gennaio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori in muratura, solaio metallico e tettoia dell'edificio scolastico. Importo L. 83,870 (V. n. 50).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale di costruzione — Napoli — (14 gennaio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Fornitura di kg. 16,700 di **acciaio** dolce a L. 0.50. Cauz. L. 835. Consegna a giorni **70**.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Dicembre 24	Dic. 31
Azioni Ferrovie Meridionali			L. 659.50	653.50
»	»	Mediterranee	» 541	540
»	»	Sicule	» 626	606
»	»	Sarde (preferenza)	» —	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 345	300
Buoni Ferrovie Meridionali			» 554	553.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena			» 283	283
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 314.50	314.50
»	»	» 2ª emiss.	» 300.50	300.50
»	»	Centrale Toscana	» 519	519
Obbligazioni Ferrovie Mediterranee 4 0|0			» 450	450
»	»	Meridionali	» 304	303.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 304	304
»	»	» serie *B.*	» 306	307
»	»	» 1879	» 302.50	302.50
»	»	Pontebba	» —	463.50
»	»	Nord-Milano	» 264.50	264.50
»	»	Meridionali Austriache	» 333.50	333
»	»	Gottardo 4 %.	» 103	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Genova-Voltri. — La *Gazzetta Ufficiale* del 24 dicembre, N. 300, pubblica l'elenco delle obbligazioni sorteggiate il 12 corrente e rimborsabili dal 1° gennaio p. v.

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre, N. 303, pubblica la distinta delle obbligazioni sorteggiate il 15 dicembre corrente e rimborsabili dal 1° gennaio.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 4 gennaio la Banca Lomellina in Vigevano e la Banca G. A. Musso in Torino, pagheranno il vaglia N. 74 in L. 5.40, e rimborseranno le obbligazioni estratte:

N. 113 250 1572 2114 2133 2263

Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — Distinta delle azioni estratte e rimborsabili in L. 420 dal 31 corrente:

Titoli da 1	Titoli da 10	
Num. delle azioni	*Num. delle cartelle*	*Num. delle azioni*
781 a 782	206	2051 a 2060
812 a 814	321	3201 a 3210
1006 a 1010	355	3541 a 3550
1161 a 1170	468	4671 a 4680
	706	7051 a 7060
	779	7781 a 7790
	805	8041 a 8050
	874	8731 a 8740

Dinamite Nobel. — Dal 15 gennaio 1893 sarà pagata la somma di L. 10 quale 14° ammortamento.

Società Anonima per la condotta di acque potabili in Torino. — Dal 2 gennaio si pagherà l'acconto del dividendo utile pel 1892 in L. 20 caduna azione liberata di 1ª e 2ª emissione, e L. 16 per quelle di 3ª.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Dal 2 gennaio sarà pagato un secondo acconto in L. 8 sul dividendo 1892, sia alle azioni di capitale della ferrovia Torino-Pinerolo che della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. Il saldo dividendo 1892 sarà pagato dal 1° luglio p. v. assieme al 1° acconto dividendo 1893.

La **Gazzetta dei Prestiti** di Milano del 29 dicembre, N. 1065, pubblica l'estrazione dei titoli ferroviari e tramviari seguenti:

Ferrovia Alessandria-Acqui;
Compagnia Reale delle ferrovie Sarde;
Ferrovia Torreberetti al Gravellone presso **Pavia**;
Ferrovia Vigevano-Milano;
Strade Ferrate dello Stato Serbo;
Società delle Ferrovie Turche europee.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1892-93. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1892.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Media	**4191**	**4153**	+ **38**	**907**	**661**	+ **246**
Viaggiatori.	1,029,586 13	1,066,549 33	— 36.963 20	60,961 61	56,488 82	+ 4,472 79
Bagagli e cani. . . .	56,150 58	54,041 22	+ 2.109 36	2,030 52	1.896 28	+ 134 24
Merci a G.V. e P.V. acc.	382,332 98	398,711 78	— 16,378 80	14,195 72	21,382 81	— 7,187 09
Merci a P. V. . . .	1,562,317 53	1,442,642 57	+ 119,674 96	55,155 84	106,586 99	— 51,431 15
TOTALE .	3,030,387 22	2,961,944 90	+ 68,442 32	132,343 69	186,354 90	— 54,011 21
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1892.						
Viaggiatori.	23,994,796 01	23,343,891 06	+ 650,904 95	1,050,513 88	1,495,378 40	— 444,864 52
Bagagli e cani. . . .	1,078,945 59	1,035,279 64	+ 43,665 95	28,402 90	52,345 93	— 23,943 03
Mercia G. V. e P.V. acc.	5,577,320 86	5,694,452 57	— 117,131 71	193,028 93	353,238 21	— 160,209 28
Merci a P. V. . . .	26,820,083 70	25,145,752 69	+1,674,331 01	1,015,265 96	2,002,411 39	— 987,145 43
TOTALE .	57,471,146 16	55,219.375 96	+2,251,770 20	2,287,211 67	3,903,373 93	—1,616,162 26
Prodotto per chilometro						
della decade.	723 07	713 21	+ 9 86	145 91	281 93	— 136 02
riassuntivo	13,712 99	13,296 26	+ 416 73	2,521 73	5,905 26	— 3,383 53

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Numero delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1891

		Locomotive	Carri e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	31,654	310,930
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,761	8,972
	Totale generale . . .	34,415	319,902
		354,317	

Aumento di freni Westinghouse automatici nel 1891

	Locomotive	Carri e carrozze
Totale come di contro . . .	31,654	310,930
» 31 dicembre 1890 . .	28,151	256,780
Aumento nel 1891 . . .	3,503	54,150
	57,643	

Facendo una media di 4,804 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA DELLA ZECCA, Numero 31.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate:		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	2a classe	Parigi (2) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) validità	1a classe	2a classe	Parigi (4) validità	1a classe	2a classe
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	163 35	113 55	90 75	61 60	45 giorni	248 —	181 85	30 giorni	147 60	106 10
	via Boulogne . .	158 50	110 30								
Milano	via Calais	177 90	126 15	104 85	72 25	45 giorni	266 25	193 30	30 giorni	166 35	119 —
	via Boulogne . .	173 85	122 90								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	30 giorni	216 35	154 —
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	184 —	128 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	179 15	124 75								
Via Genova											
Livorno	via Calais	206 90	144 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	202 05	140 80								
Firenze	via Calais	214 30	149 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	209 45	146 —								
Roma	via Calais	246 —	171 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	241 15	168 15								
Napoli	via Calais	276 85	193 —	205 60	142 —	6 mesi (**)	472 50	347 95	—	—	—
	via Boulogne . .	272 —	189 75								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	221 60	154 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	216 75									
Roma	via Calais	260 85	181 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	256 —	178 55								
Napoli	via Calais	291 80	203 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	286 95	200 25								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	322 85	225 20	251 60	174 20	6 mesi (*)	537 25	393 30	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	318 —	221 95								
	Via Bolog. — via Calais	299 65	208 95	227 05	157 —	6 mesi	519 45	380 80	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	294 80	205 70								
Messina	Via Napoli — via Calais	366 25	256 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	361 45	253 50								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici. — (1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Avviso importante. — Oltre i prezzi omologati per i biglietti diretti da e per l'Inghilterra, è riscosso, per diritti di porto, a Boulogne, Calais e Douvres: fr. 1.75 pei biglietti semplici Boulogne-Folkestone; fr. 3 per quelli Calais-Douvres, fr. 6 pei biglietti andata-ritorno per l'una o l'altra via; fr. 0.10 per diritto di bollo per i biglietti superiori a 10 fr.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno. — (3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi sulla Ferrovia di cinta, ma non la tassa di fr. 6 stabilita a profitto delle Camere di commercio di Calais, Boulogne e Douvres dalla legge 4 dicembre 1888 e riscossa in soprappiù.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1a, 2a classe		Club-Train	1. 2. cl.	1. 2. cl.
				(*)		1. cl.		
Londres Ch.-Gross	Par.	8 — a.	10 — a.	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Londres Victoria . .	—	8 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		3 — p.	8 15 p.	—
Douvres	—	9 55 a.		1 — pomer.		4 50 p.	10 15 p.	—
Calais-maritime (ora di Greenwich)	Arr.	11 30 a. Déjeun.		2 20 pomer.		6 10 p.	12 10 a.	—
Calais-maritime (ora francese)	Par.	12 05 p.		2 52 pomer.		6 40 p.	1 04 a.	5 48 a.
Boulogne-Gare . .	Arr.	12 59 p.	2 20 p.	—		—	1 58 a.	6 40 a.
	Par.	12 51 p.	2 23 p.	—		—	1 50 a.	6 45 a.
Amiens	Arr.	2 38 p.	3 59 p.	5 12 pomer.		8 59 p.	3 46 a.	8 50 a.
	Par.	2 43 p.	4 04 p.	5 17 pomer.		9 04 p.	3 51 a.	8 59 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 26 p.	5 47 p. Pranzo	7 — pomer. Pranzo		10 47 p.	5 50 a.	11 10 a.
	Par.	—		7 25 pomer.		—	6 20 a.	12 20 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	—		8 07 pomer.		—	7 15 a.	1 13 p.
				1. 2. cl. (A)	1. 2. cl.		1a cl.	1. 2. cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	—		9 — p.	9 10 p.	—	9 — a.	1 45 p.
Dijon	Arr.	—		2 02 a.	2 29 a.	—	2 05 p.	6 43 p.
Genève	—	—		—	8 56 a.	—	11 47 p.	—
Evian	—	—		—	11 07 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	—		6 37 a.	7 58 a.	—	10 41 p.	11 55 p.
Chambéry	—	—		6 59 a.	8 30 a.	—	11 20 p.	12 19 a.
Modane	—			9 42 a.	1 33 p.	—	—	3 05 a.
Torino	—	—	—	2 — p.	6 20 p.	—	—	7 50 a.
Torino	Par.	—	—	2 30 p.	7 45 p.	—	—	8 30 a.
Novara	—	—	—	4 28 p.	9 41 p.	—	—	10 30 p.
Milano	Arr.	—	—	5 25 p.	10 55 p.	—	—	11 30 a.
Torino	Par.	—	—	2 35 p.	7 50 p.	—	—	8 25 a.
Genova	Arr.	—	—	6 04 p.	11 — p.	—	—	11 50 a.
San-Remo . . .	—	—	—	11 13 p.	8 37 a.	—	—	4 18 p.
Pisa	—	—	—	10 48 p.	2 56 a.	—	—	4 27 p.
Firenze	—	—	—	12 40 a.	7 20 a.	—	—	6 44 p.
Livorno	—	—	—	11 20 p.	5 35 a.	—	—	5 07 p.
Roma	—	—	—	6 25 a.	10 — a.	—	—	11 15 p.
Napoli	—	—	—	1 26 p.	6 34 p.	—	—	7 — a.
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	6 10 p.
Torino	Par.	—	—	2 35 p.	7 — p.	—	—	8 25 a.
Alessandria	Arr.	—	—	4 08 p.	8 50 p.	—	—	10 03 a.
Bologna	—	—	—		2 02 a.	—	—	3 15 p.
Ancona	—	—	—	—	6 45 a.	—	—	11 10 p.
Brindisi	—	—	—	—	10 — p.	—	—	6 15 p.
Firenze	—	—	—	—	6 11 a.	—	—	6 40 p.
Roma	—	—	—	—	12 40 p.	—	—	12 25 a.
Napoli	Arr.	—	—	—	6 34 p.	—	—	1 26 p.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra o da Calais.

(A) Il treno che parte da Paris-Lyon alle ore 9 p. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori per Aix-les-Bains, Chambéry, Modane e l'Italia per il Moncenisio.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle ore 2.52 p, o da Paris-Lyon alle 9 p.

RITORNO

STAZIONI		1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.	1. 2. cl.	Club-Train	1. 2. cl.	
Napoli	Par.	8 30 a.	—	—	—	—	2 45 p.	
Roma	—	2 50 p.	—	—	—	—	11 — p.	
Firenze	—	9 15 p.	—	—	—	—	6 15 a.	
Brindisi	—	6 — a.	—	—	—	—	9 25 a.	
Ancona	—	7 20 p.	—	—	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 25 a.	—	—	—	—	10 40 a.	
Alessandria	—	6 30 a.	—	10 51 a.	—	—	8 57 p.	
Torino	Arr.	8 21 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Brindisi	Par.	—	(B) 2 — a.		—	—	6 40 a.	
Napoli	—	8 30 a.	2 45 p.		—	—	10 35 p.	
Roma	—	3 05 p.	—	10 25 p.	—	—	8 — a.	
Livorno	—	10 32 p.	—	4 — a.	—	—	1 48 p.	
Firenze	—	8 55 p.	—	—	—	—	11 35 a.	
Pisa	—	11 05 p.	—	4 54 a.	—	—	2 32 p.	
San-Remo . . .	—	7 16 p.	—	8 50 a.	—	—	12 12 p.	
Genova	—	3 30 a.	—	9 — a.	—	—	7 05 p.	
Torino	Arr.	7 25 a.	—	12 35 p.	—	—	10 36 p.	
Milano	Par.	3 — a.	10 30 a.	—	—	—	7 55 p.	
Novara	—	4 45 a.	11 30 a.	—	—	—	8 55 p.	
Torino	Arr.	8 15 a.	1 30 p.	—	—	—	10 47 p.	
Torino	Par.	8 35 a.	2 12 p.	—	—	—	11 15 p.	
Modane	—	12 20 p.	5 30 p.	—	—	—	2 20 a.	
Chambéry	—	3 42 p.	8 16 p.	—	—	—	5 02 a.	
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.	—	—	—	5 26 a.	
Evian	—	1 10 p.	5 55 p.	—	—	—	—	
Genève	—	3 05 p.	7 20 p.	—	—	—	4 15 a.	
							1. 2. cl.	1. 2. cl.
Dijon	—	11 17 p.	1 43 a.	—	—	—	11 36 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 54 a.	6 45 a.	—	—	—	5 34 p.	5 54 p.
		1. 2. cl.		1. cl.				
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	6 59 antim.		9 12 a.	—	Club-Train	6 44 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	7 40 antim.		9 55 a.	—	1a cl.	7 25 p. Pranzo	
				1. 2. cl.	(**) 1. 2. cl.			
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	8 — antim.		10 20 a.	11 30 a.	3 15 p.	8 25 p.	
Amiens	Arr.	9 45 a. Déjeu.		12 06 p.	1 13 p.	4 58 p.	10 26 p.	
	Par.	9 50 antim.		12 26 p.				
Boulogne-Gare . .	Arr.	11 35 antim.		2 07 p.	1 18 p.	5 03 p.	10 31 p.	
	Par.	11 27 antim.		2 09 p.	—	—	12 31 a.	
Calais-Maritime (ora francese)	Arr.	12 25 pomer.		Via Folkestone	—	—	12 23 a.	
Calais-Maritime					3 41 p.	7 21 p.	1 22 a.	
Calais-Maritime (ora di Greenwich)	Par.	12 45 pomer.			3 45 p.	7 20 p.	1 30 a.	
Douvres	—	2 45 pomer.			5 20 p.	9 — p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 30 pomer.			7 10 p.	10 45 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 30 pomer.		5 50 p.	7 15 p.	10 45 p.	5 55 a.	

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (B) La partenza da Brindisi alle ore 2 antim. è subordinata all'arrivo della Valigia delle Indie. — Mancando questa partenza, la corrispondenza ha luogo cogli altri treni che partono alle 6.40 a.

(**) Questo treno non prende i viaggiatori di 2ª cl. che per Calais e l'Inghilterra.

VETTURE DIRETTE. — Una vettura di 1ª classe, lits-salons, va direttamente da Milano a Calais col treno che parte da Milano alle 10.30 a. e da Paris-Nord alle 8 a.

TRENO DI LUSSO SETTIMANALE, composto di Sleeping-Cars Salons e Ristorante.

PÉNINSULAR-EXPRESS. Ogni venerdì partenza da *Londra* alle ore 3 pomer.; partenza da *Paris-Nord* alle 11.40 pom.; arrivo a *Torino* il sabato alle 6.42 pom.; arrivo a *Bologna* la domenica alle 1.24 ant.; arrivo a *Brindisi* la domenica alle 4 pom.

Supplemento da pagarsi per i Sleeping-Cars: da Londra a Torino, fr. 69.65; da Londra a Bologna, fr. 84.65; da Londra a Brindisi, fr. 106.50. da Parigi a Torino, fr. 45 —; da Parigi a Bologna, fr. 60 —; da Parigi a Brindisi, fr. 81.85.

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rescigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anaclerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*. impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Camogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
2 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 201
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conto Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versò . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Bellani e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 300
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32294
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia . 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 Id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Samoggia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e nella provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,80
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 2 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. —* 1 *treno ospedaliero. —* 54 *vasche per rifornitori. —* 37 *piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche —* (B) *Fondazioni su pali a vite —* (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1892 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.